



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

**AS REVITALIZAÇÕES DOS ESPAÇOS PORTUÁRIOS DE PUERTO  
MADERO – BUENOS AIRES – E DO CAIS MAUÁ – PORTO ALEGRE – E  
SUAS RELAÇÕES COM O ENTORNO. POR UMA ANÁLISE DE  
APROXIMAÇÃO**



**OTÁVIO AUGUSTO DINIZ VIEIRA**

**ORIENTADOR: Prof. Dr. ANTONIO CARLOS CASTROGIOVANNI**

**PORTO ALEGRE, OUTUBRO DE 2011**

## FICHA CATALOGRÁFICA

Vieira, Otávio Augusto Diniz

As Revitalizações dos Espaços Portuários de Puerto Madero – Buenos Aires – e do Cais Mauá – Porto Alegre – e suas relações com o entorno. Por uma análise de aproximação . – Porto Alegre : UFRGS/PPGEA, 2011.

204 f. il.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, RS - BR, 2010.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Carlos Castrogiovanni

1. Geografia. 2. Ordenação Espacial. 3. Turismo Urbano. 4. Paisagem. 5. Bairro do Recife-PE. I. Título.

---

Catálogo na Publicação

Biblioteca do Instituto de Geociências - UFRGS

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

**AS REVITALIZAÇÕES DOS ESPAÇOS PORTUÁRIOS DE PUERTO  
MADERO – BUENOS AIRES – E DO CAIS MAUÁ – PORTO ALEGRE – E  
SUAS RELAÇÕES COM O ENTORNO. POR UMA ANÁLISE DE  
APROXIMAÇÃO**

**Orientador Prof<sup>o</sup> Dr. Antonio Carlos Castrogiovanni**

**Banca Examinadora:**

Prof. Dr<sup>a</sup>. Susana de Araújo Gastal (PPG em Turismo/UCS)

Prof. Dr. Tânia Marques Strohaecker (PPG em Geografia/UFRGS)

Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares (PPG em Geografia/UFRGS)

Dissertação apresentada ao  
Programa de Pós-graduação em  
Geografia como requisito para  
obtenção de título de Mestre em  
Geografia.

PORTO ALEGRE, OUTUBRO, 2011

## AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e ao Programa de Pós-graduação em Geografia pela excelência no ensino e na pesquisa. À Associação Nacional dos Pós Graduandos em Urbanismo (Anpur), pela concessão da bolsa de mestrado que possibilitou o desenvolvimento ampliado dessa pesquisa.

Ao orientador Antonio Carlos Castrogiovanni, pelas importantes trocas de conhecimentos ao longo desses dois anos, e aos colegas de turma, que sempre os levarei nos coração.

Aos entrevistados de Buenos Aires e de Porto Alegre, que com dedicação concederam um pouco de seus tempos e possibilitaram ampliar a visão sobre o tema tratado.

A alguns amigos de uma ampla rede que vivo para que siga crescendo, Isabel, Juliana, Fernanda, Franco, Mateus, Marcelo, Juan, Mirta e Pierre.

À minha segunda família, que mesmo longe está sempre presente, tio Dilson, Tia Marli, Luis e Carla.

Ao Pai, Homero Vieira, por diariamente me mostrar o caminho a ser trilhado; ao irmão Victor, por estar sempre presente quando preciso; e à Vó Zuzuca, por ser o nó que mantém a família unida.

Por fim, dedico esse trabalho à Mãe, Marlene Diniz, por superar o ano mais difícil de sua vida e dar o exemplo de como se deve lutar para seguir amando.

“Porque, se de um lado não posso concordar com tudo o que disse este homem, aliás incontestavelmente muito sábio e muito hábil nos negócios humanos, de outro lado confesso sem dificuldade que há entre os utopianos uma quantidade de coisas que eu aspiro ver estabelecidas em nossas cidades.

Aspiro, mais do que espero.”

A Utopia, Thomas Moore.

## RESUMO

O projeto de revitalização do espaço portuário de Puerto Madero (1989) é uma das referências quando se trata de um projeto para o Cais Mauá. Focando na integração sociourbana e no fomento da atividade turística, essa pesquisa investiga como a revitalização do porto de Buenos Aires pode auxiliar no planejamento de um projeto para o porto de Porto Alegre. Com maior atenção voltada à escala micro, utiliza o método da etnografia urbana para observar, descrever e interpretar as relações que se dão entre os espaços portuários e os do entorno. Para tal análise, toma como base os conceitos de Espaço Geográfico e Paisagem, sem negligenciar os de Território, (Entre)Lugar e Escala. Discute o tema das revitalizações em geral para logo apontar aspectos específicos das revitalizações portuárias; e lança mão da família das categorias: pedaço, mancha, circuito, trajeto e pórtico (MAGNANI, 2000). Apresenta as evoluções históricas dos portos de Puerto Madero e do Cais Mauá com base no quadro de Hoyle (1988), além de seus projetos de revitalização e fases de planejamento. Identifica um total de sete cenas em Buenos Aires e oito em Porto Alegre, destacando as (des)conexões destas com as áreas foco dos projetos. Desenvolve, para ambos os casos, a Análise de Integração Urbana, dividida em Análise de Integração com a Cidade e Análise de Integração com o Local. Tendo em vista uma das principais críticas do processo de revitalização do Cais Mauá – a apresentação de apenas um projeto para o Edital da Concorrência 2010 –, levanta uma possibilidade – de tantas possíveis – para a área do porto de Porto Alegre. Conclui que o projeto de Puerto Madero teve respostas positivas para a cidade de Buenos Aires, integrando-se ao circuito turístico e atraindo investimentos e turistas. Já, numa perspectiva local, o projeto revitalizou o espaço portuário incentivando, contudo, (auto)segregações socioespaciais. Por sua vez, o projeto de revitalização do Cais Mauá, como está sendo proposto, é possível que resulte, a exemplo de Puerto Madero, na fragmentação socioespacial do espaço portuário com os do entorno e na territorialização de poucos atores sociais na área foco do projeto, sem, entretanto, refletir em benefícios para o resto da cidade, como os ocorridos em Buenos Aires.

**Palavras-chave:** Revitalização portuária, Paisagem, Puerto Madero – Buenos Aires –, Cais Mauá – Porto Alegre – e etnografia urbana.

## ABSTRACT

Puerto Madero waterfront regeneration project (1989) is one of the references when it comes to the Cais Mauá project. Focusing on the sociourban integration and the tourism promotion, this research investigates how the revitalization of the port of Buenos Aires can help plan a project for the port of Porto Alegre. With more attention focused on the micro level, uses the method of urban ethnography to observe, describe and interpret the relationships that exist between the port areas and the environment. For this analysis, builds on the concepts of Geographical Space and Landscape, without neglecting the Territory, (Between) Place and Scale; discusses the issue of revitalization in general and then points out specific aspects of port regeneration; applies the family of categories: piece, stain, circuit, path and porch (MAGNANI, 2000). It presents the historical developments of each port based on the framework of Hoyle (1988), the projects and the planning stages. It is identified a total of seven scenes in Buenos Aires and eight in Porto Alegre, highlighting the (dis)connections of the surrounding scenes with the focus areas of the projects. It is developed, in both cases, the Urban Integration Analysis, divided into Town Integration and Site Integration. In view of the main criticisms of the Cais Mauá regeneration project – the presentation of only one project to the Notice of Competition 2010 – raises one possibility to the harbor area of Porto Alegre. It concludes that the project of Puerto Madero had positive responses to the city of Buenos Aires, being integrated to the tourist circuit and attracting investments and tourists. On a local perspective, the project has revitalized the port area encouraging, however, (auto)socio-spatial segregation. In turn, the Cais Mauá regeneration project, as it is being proposed, may result, like Puerto Madero, in socio-spatial fragmentation of the port area with the surroundings and in territorialization of few actors on the focus area of the project without, however, reflecting on benefits for the rest of the city, such as occurred in Buenos Aires.

**Keywords:** Waterfront regeneration, Landscape, Puerto Madero – Buenos Aires –, Cais Mauá – Porto Alegre – and urban ethnography.

## RESUMEN

El proyecto de restauración del espacio portuario de Puerto Madero (1989) es una de las referencias cuando se trata de un proyecto para el Cais Mauá. Con foco en la integración socio urbana y en el fomento de la actividad turística, ese estudio investiga como la revitalización del puerto de Buenos Aires puede auxiliar en el planeamiento de un proyecto para el puerto de Porto Alegre. Con mayor atención centrada en el nivel micro, utiliza el método de la etnografía urbana para observar, describir e interpretar las posibles relaciones de los puertos revitalizados con los espacios circundantes. Para este análisis, se basa en los conceptos del Espacio Geográfico y del Paisaje, sin dejar de lado los conceptos de Territorio, (Entre) Lugar y Escala. También discute el tema de la revitalización en general y apunta a los aspectos del fenómeno global de la restauración de puertos. Aplica la familia de las categorías: pedazo, mancha, circuito, camino y porche (MAGNANI, 2000). Presenta la evolución histórica de cada puerto con base en el cuadro de Hoyle (1988), los proyectos y las fases de planeamiento. Identifica un total de siete escenas en Buenos Aires y ocho en Porto Alegre, destacando las des(conexiones) de las escenas del entorno con las áreas foco de los proyectos. Desarrolla, en ambos casos, el Análisis de la Integración Urbana, que se divide en Integración con el Local y Integración con la Ciudad. En vista de una de las principales críticas del proceso de restauración del Cais Mauá – la presentación de un solo proyecto a la Convocatoria del Concurso de 2010 – plantea una posibilidad para la zona portuaria de Porto Alegre. Concluí que el proyecto de Puerto Madero ha tenido respuestas positivas para la ciudad, integrándose al circuito turístico y atrayendo inversiones y turistas. En una perspectiva local, el proyecto restauró el espacio portuario incentivando, sin embargo, (auto) segregaciones socio espaciales. Por otro lado, el proyecto de restauración del Cais Mauá, como se está siendo desarrollado, es posible que resulte, a ejemplo de Puerto Madero, en la fragmentación socio espacial del espacio portuario con los del entorno y en la territorialización de pocos actores sociales en el área del proyecto, sin, entretanto, reflejar en beneficios para el resto de la ciudad, como ha ocurrido en Buenos Aires.

**Palabras clave:** restauración de puertos, Paisaje, Puerto Madero – Buenos Aires –, Cais Mauá – Porto Alegre – e etnografía urbana.



## LISTA DE FIGURAS

Nº da Figura	Descrição	Pag
1.	Projeto de Puerto Madero	105
2.	Equipe 1 Projeto Nº 701	108
3.	Equipe 2 Projeto Nº 708	109
4.	Equipe 3 Projeto Nº 803	110
5.	Planta da borda oeste dos diques. Área de proteção patrimonial	112
6.	Cenas de 1 a 7	115
7.	Trajeto dos Turistas	120
8.	Quantidade de locais gastronômicos nas Cenas 1 e 2	122
9.	Trajeto dos moradores do bairro de Puerto Madero	127
10.	Implantação do Projeto de urbanização para Puerto Madero	128
11.	Divisão da cena 2 pelos diques	129
12.	Trajeto dos usuários da Costanera Sur	134
13.	Reserva Ecológica	137
14.	Projeto Playas Del Bicenténario 2010-2016	140
15.	Ex Ciudad Deportiva La Boca	141
16.	Vila Rodrigo Bueno e circulação dos moradores	146
17.	Bairro de San Telmo	152
18.	Casco histórico e projeto para sua extensão	154
19.	Três Setores do Projeto Cais Mauá	173
20.	Shopping proposto pelo Projeto Cais Mauá	173
21.	Setor Gasômetro – Projeto Porto Cais Mauá	173
22.	Elevada para pedestres	174
23.	Túnel da Av. Presidente João Goulart	174
24.	Pórtico Central – Projeto Cais Mauá	174
25.	Vista aérea dos armazéns – Projeto Cais Mauá	174
26.	Armazéns – Projeto Cais Mauá	175
27.	Setor Docas – Projeto Porto Cais Mauá	176
28.	Doca do Frigorífico – Projeto Porto Cais	176
29.	Visão geral do projeto	176
30.	Planta do projeto	177
31.	Cenas de 1 a 8 (Obs :Cena 7 – Ilhas do delta do Jacuí – não representada)	178
32.	Área foco da revitalização	180
33.	O desenho da polêmica: um MURO para unir os diques do norte e do sul	187
34.	Projeto Cais Mauá para o Muro	190
35.	Cortina de água para o MURO	190
36.	Relações Mancha Centro e Cais Mauá	200
37.	Traçado do Projeto do Bonde Histórico e do Aeromóvel	203
38.	Praça no vértice da Avenida Farrapos e Voluntários da Pátria	215

39.	Principais Ilhas do delta do Jacuí	219
40.	Planta do complexo habitacional para realocação da Vila Chocolateão	226
41.	Projeto Cais Mauá Integrado	242
42.	Três projetos sugeridos na época: Bateman (1871); Huergo (1881); e Madero (1885).	CD
43.	Porposta de Huergo 1881	CD
44.	Projeto preparado pelos engenheiros Hackshaw, Sons & Heyter para Eduardo Madero	CD
45.	Plan de Renovación de la Zona Sur de Buenos Aires, URBIS, 1971-1972	CD

## LISTA DE FOTOGRAFIAS

Nº da Fotografia	Descrição	Pag
1.	Edificações afastadas do Cais Mauá	97
2.	Puerto Madero	98
3.	Lago Guaíba no horizonte do Cais Mauá	98
4.	Avenida Eduardo Madero 1	119
5.	Avenida Eduardo Madero 2	119
6.	Cruzamento das Cenas 1 e 2 entre os diques 2 e 3	120
7.	Museu Fortabat	123
8.	Puente da La Mujer – de Santiago Calatrava	124
9.	Puente de La Mujer – A foto da foto	124
10.	Propaganda do Cassino do Cassino de Puerto Madero no Aeroporto Ezeiza	125
11.	Puerto Madero leste	126
12.	Dique 1, ainda em construção	129
13.	Costanera Sur com Reserva Ecológica à direita	131
14.	Final de semana na Costanera Sur	131
15.	Dança popular na Costanera Sur	131
16.	Costanera Sur – Anos 20	132
17.	1º Ponto de Observação	135
18.	Parque Micaela Bastidas	135
19.	Feira no Cruzamento da Cena 2 # 3	135
20.	Atividades para crianças na feira	135
21.	Banda de rock se apresentando na feira	135
22.	Comercio popular na Costanera Sur	135
23.	Parque Micaela Bastidas	136
24.	Limite - Costanera Sur	136
25.	Pedras da terraplanagem realizada à época do aterro	137
26.	Ponto final da Reserva Ecológica onde alcança o Rio de La Plata	137
27.	Início da Reserva Ecológica	138
28.	Caminho Interno da Reserva Ecológica	138
29.	Vista de Puerto Madero desde a Reserva Ecológica	138
30.	Administração da Reserva Ecológica	138
31.	Passeio ao longo do limite leste	139
32.	Limite leste	139
33.	Proibição de ingresso ao Rio de La Plata	139
34.	Terreno da Ex Ciudad Deportiva de La Boca	143
35.	Terreno comprado pela empresa IRSA	143
36.	Containeres	143
37.	Estaleiro UNAR	143
38.	Central Térmica Costanera e Cimar	144
39.	Central Térmica Costanera	144
40.	Local de despejo de material poluente	144
41.	Poluição do Rio de La Plata	144
42.	Placa de PLELIGRO	144

43.	Pescadores atuando em local poluído	144
44.	Monumento a Espanha	145
45.	Antiga ponte abandonada	145
46.	Entrada da Vila Rodrigo Bueno	146
47.	Vila Rodrigo Bueno e Torres de Puerto Madero em segundo plano	147
48.	Lateral da Vila Rodrigo Bueno e Chafariz abandonado	150
49.	Local cerca de 50 m à frente da entrada da Vila	151
50.	Local sujo próximo à Vila	151
51.	Edifício demolido da esquina	154
52.	Rua Balcarce – Direção Norte	156
53.	Vernissage no Hotel Babel	156
54.	Rua Balcarce – Direção Sul	157
55.	Propaganda do Bar Sur	159
55 A	Vista aérea do Setor 3	176
56.	Setor 1 – Vista do Gasômetro	181
57.	Caminho frontal do cais	181
58.	Área de trás dos armazéns	181
59.	Passagem subterrânea para o cais	182
60.	Visão desde a entrada da passagem	182
61.	Corredor da passagem	182
62.	Entrada Principal	182
63.	Vista desde a segunda entrada	183
64.	Terceira entrada	183
65.	Vista desde a terceira entrada	183
66.	Entrada ao lado da Usina do Gasômetro	183
67.	Ponto de coleta de material reciclável	184
68.	OSPA no Cais Mauá	184
69.	Área interior do armazém ocupado pela OSPA	184
70.	Barco de turismo Cisne Branco	184
71.	Cais da Usina	185
72.	Edifício sede do SPH	185
73.	Sede da ANVISA	185
74.	Estação Fluvial do Grêmio Náutico União	185
75.	Corpo de Bombeiros no Cais Mauá	186
76.	FITO	186
77.	FITO – Utilização dos armazéns	186
78.	MURO e Avenida Mauá	187
79.	Encontro do Muro da Mauá com a Usina do Gasômetro	188
80.	Ônibus de Turismo passando pela Avenida Mauá	192
81.	Avenida Mauá	192
82.	Passagem subterrânea vista desde o Mercado Público	193
83.	Trânsito na Avenida Mauá	193
84.	Pedestre atravessando no sinal vermelho	193
85.	Esquina da Avenida Mauá com a Rua Conceição	194
86.	Ao fundo, muro de proteção do Trensurb	194
87.	Vista do Cais desde o Camelódromo	196
88.	Vista da Rua Júlio de Castilhos	196

89.	Placa indicando o Shopping do Porto	196
90.	Avenida Sepúlveda com o Pórtico Central ao fundo	202
91.	Igreja das Dores ao fundo	202
92.	Rua dos Andradas	202
93.	Ponto final do Aeromóvel	203
94.	Praça Brigadeiro Sampaio com Usina do Gasômetro ao fundo	205
95.	Usina do Gasômetro	206
96.	Muros tombados da Praça Júlio de Castilhos	206
97.	Projeto abandonado do Aeromóvel	206
98.	Orla do Guaíba desde a Usina do Gasômetro	207
99.	Estátua de Elis Regina	207
100.	Barraquinhas de comidas populares	208
101.	Obra da Ponte	209
102.	Âncora	209
103.	Obra das três pedras	209
104.	Escultura das Cuias	209
105.	Obra tijolos de concreto	209
106.	Péssimo estado da obra	209
107.	Barreira de árvores	210
108.	Deságue do Arroio Dilúvio e árvores ao redor	210
109.	Quadras poliesportivas com logo da Pepsi	211
110.	Anfiteatro Pôr-do-Sol	211
111.	Praça da Árvore Solitária e sua Acompanhante	215
112.	Prédio da Avenida Farrapos	216
113.	Prédios e casa degradada na Avenida Farrapos	216
114.	Moradias tipo cortiços	216
115.	Vazio urbano visto da Rua Voluntários da Pátria	216
116.	Edifício abandonado na Rua Dr. Barros de Cassal	217
117.	Casarão na Rua Garibaldi	217
118.	Casas concretadas na Rua Ernesto Alves	217
119.	Casa sendo reformada na Rua Comendador Coruja	217
120.	Frente de terreno à venda	217
121.	Propaganda da venda	217
122.	Vista do terreno	218
123.	Rua Ramiro Barcelos	218
124.	Rua Voluntários da Pátria	218
125.	Rua Ramiro Barcelos esquina Avenida Castelo Branco	218
126.	Ruínas de uma casa de pólvora – Ilha da Casa da Pólvora	222
127.	Vila Chocolate	223
128.	Vila Chocolate em primeiro plano e Tribunal Regional Federal da 4ª Região em segundo	224
129.	Vila Chocolate e o edifício da Receita Federal	224
130.	Uma das entradas da Vila Chocolate	224
131.	Edifício público sendo construído próximo à vila	224
132.	Moradora de rua mostrando o jornal que ajuda a produzir	225
133.	Construção das habitações para realocação da Vila Chocolate	226
134.	Derrubada dos barracos no dia 12.5.11	227

135.	Processo concluído em 2.5.	227
136.	Pérgolas na Costanera Sur – Buenos Aires	236
137.	Possível local de instalação de pérgola no Cais Mauá	236
138.	Porto de Brisbane	269
139.	Aduana Nueva (1855 – 1891)	281
140.	Construção do Puerto Madero no final do século XIX. Podem-se ver ainda algumas partes do rio	284

## LISTA DE TABELAS

<b>Nº da Tabela</b>	<b>Descrição</b>	<b>Pag</b>
1.	Etapas da pesquisa etnográfica para cada cidade	33
2.	Escolha dos atores sociais, critérios e razões	45
3.	Entrevistas realizadas em Buenos Aires	48
4.	Entrevistas realizadas em Porto Alegre	49
5.	Fatores de Integração com a Cidade	51
6.	Fatores de Integração com o Local	52
7.	Modelo histórico de desenvolvimento Porto-Cidade	79
8.	Evolução histórica de Puerto Madero	102
9.	Fases históricas dos depósitos de Puerto Madero	113
10.	Atores e delimitação das Cenas – Puerto Madero	116
11.	Evolução Histórica do Cais Mauá	162
12.	Eventos principais até a assinatura do contrato de arrendamento entre Estado do RS e o consórcio Porto Cais Mauá Brasil S.	167
13.	Atores e delimitação das Cenas – Cais Mauá	179
14.	Apêndice 7 – Entrevistas realizadas em Buenos Aires e Porto Alegre	CD
15.	Inventário da Avenida Mauá	CD
16.	Fatores de Integração com a Cidade – Puerto Madero e Cais Mauá	CD
17.	Fatores de integração local – Puerto Madero e Cais Mauá	CD

## LISTA DE SIGLAS

ANTAQ - Agência Nacional dos Transportes Aquaviários  
CAPM - Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.  
CAP - Conselhos da Autoridade Portuária  
CAUGE - Comissão de Análise Urbanística e Gerenciamento  
CINAR - Complejo Industrial Naval Argentino  
CMDAU - Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental  
COMPHAC - Conselho Municipal do Patrimônio Artístico, Histórico e Cultural  
DEP - Departamento de Esgotos Pluviais  
DNOS - Departamento Nacional de Obras e Saneamento  
DMLU - Departamento Municipal de Limpeza Urbana  
ECT - Europe Container Terminal  
FITO - Festival Internacional de Teatro de Objetos  
IPHAE - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado  
IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional  
IRSA - Inversiones y Representaciones Sociedad Anonima  
IVC - Instituto de la Vivienda de la Ciudad  
MVOP - Ministério de viação de Obras Públicas  
NAU's - Nuevos Asentamientos Urbanos  
OMT - Organização Mundial do Turismo  
REVAP - Programa de Revitalização de Áreas Portuárias  
SCA - Sociedad Central de Arquitectos  
SEMA - Secretaria Estadual do Meio Ambiente  
SMAM - Secretaria Municipal do Meio Ambiente  
SPH - Superintendência de Portos e Hidrovias



## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>19</b>
1.1	Justificativa	21
<b>2</b>	<b>CAMINHOS METODOLÓGICOS</b>	<b>26</b>
2.1	O método – Por uma etnografia urbana	26
2.2	Tipo de Pesquisa	30
2.3	Procedimentos de coleta e análise de dados	31
<b>2.3.1</b>	<b>As ferramentas etnográficas</b>	<b>33</b>
<b>2.3.2</b>	<b>Análise de Integração Urbana</b>	<b>50</b>
<b>2.3.3</b>	<b>Por uma análise de aproximação</b>	<b>54</b>
<b>3</b>	<b>REVISÃO TEÓRICO-CONCEITUAL</b>	<b>56</b>
3.1	Espaço Geográfico – Turístico	56
3.2	Paisagem	61
3.3	Revitalização	66
<b>3.3.1</b>	<b>Revitalização Portuária</b>	<b>77</b>
3.4	Etnografia urbana	90
<b>3.4.1</b>	<b>Conceituando Cenário, Atores e Regras</b>	<b>90</b>
<b>3.4.2</b>	<b>A família das Categorias: pedaço, mancha, trajeto, pórtico e circuito</b>	<b>93</b>
<b>4</b>	<b>REVITALIZAÇÃO DOS ESPAÇOS PORTUÁRIOS DE PUERTO MADERO E DO CAIS MAUÁ E SUAS RELAÇÕES COM O ENTORNO</b>	<b>98</b>
4.1	A revitalização de Puerto Madero – Buenos Aires	101
<b>4.1.1</b>	<b>História dos portos de Buenos Aires</b>	<b>101</b>
<b>4.1.2</b>	<b>O Projeto de Revitalização de Puerto Madero</b>	<b>105</b>
<b>4.1.3</b>	<b>O Bairro de Puerto Madero e o seu entorno</b>	<b>115</b>
4.1.3.1	Cena 1 – O pedaço turístico	118
4.1.3.2	Cena 2 – O pedaço Bairro	126
4.1.3.3	Cena 3 – Costanera Sur – Pedaço Popular	131
4.1.3.4	Cena 4 – Reserva Ecológica	137
4.1.3.5	Cena 5 – Ex Ciudad Deportiva La Boca – O Vazio Urbano	141
4.1.3.6	Cena 6 – Villa Rodrigo Bueno	146
4.1.3.7	Cena 7 – San Telmo <i>desde mi balcón</i>	152
4.2	A revitalização do Cais Mauá – Porto Alegre	162
<b>4.2.1</b>	<b>História do porto de Porto Alegre</b>	<b>162</b>
<b>4.2.2</b>	<b>Os projetos anteriores de revitalização para o Cais Mauá e o Projeto Atual</b>	<b>164</b>
<b>4.2.3</b>	<b>O Cais Mauá e o seu entorno</b>	<b>177</b>
4.2.3.1	Cena 1 – O Cais Mauá atualmente	180
4.2.3.1.1	O MURO da Mauá ou a Cortina de Proteção	187
4.2.3.2	Cena 2 – Avenida Mauá	192
4.2.3.3	Cena 3 – Mancha Centro	199
4.2.3.4	Cena 4 – Orla do Guaíba e Usina do Gasômetro – Manchas de Lazer e Cultural	204
4.2.3.5	Cena 5 – Pedaço das Paralelas	213

4.2.3.6	Cena 6 – Pedaco Histórico “Esquecido” e Vazios Urbanos	215
4.2.3.7	Cena 7 – O Bairro Arquipélago e seus Pedacos – um potencial (in) explorado	219
4.2.3.8	Cena 8 - A Vila Chocolatão – Pedaco da Comunidade	223
<b>5</b>	<b>LENDO E RELENDO O CAIS MAUÁ SOB A LUNETTA DA EXPERIÊNCIA DE PUERTO MADERO</b>	<b>228</b>
5.1	Análise de Integração Urbana	228
5.2	Possíveis relações entre Puerto Madero e Cais Mauá	234
5.3	Os três setores do Cais Mauá e suas relações com o entorno – levantando possibilidades	240
<b>6</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>248</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>257</b>
	<b>APÊNDICES E ANEXO INCLUÍDOS NO CD</b>	

## 1 INTRODUÇÃO

Revitalização portuária – ou de frentes-de-água / *waterfront regeneration* – é um fenômeno global e tem como seu primeiro exemplo o projeto do porto *Inner Harbour*, na cidade de Baltimore, Estados Unidos, realizado em 1966. Esse tipo de projeto se expandiu para outras cidades norte-americanas, européias e, nas últimas duas décadas, alcançou grande número de países. Na América Latina, o porto de Buenos Aires foi o primeiro a inspirar-se no “Modelo Barcelona” e a exportá-lo. Já no Brasil, a primeira cidade a ter importado o agora “Modelo Buenos Aires” foi Belém do Pará (2000).

O projeto de Puerto Madero (Buenos Aires, Argentina) tem, em diversas instâncias, influenciado as opiniões acerca do que deve ou não ser feito com o espaço portuário do Cais Mauá (Porto Alegre, Brasil). Assim, a experiência platina, mesmo que não seja a ideal, é a que claramente mais tem sido discutida entre os diversos atores envolvidos na revitalização do porto de Porto Alegre.

Inicialmente, desejamos destacar como se deu a escolha desses objetos de pesquisa. Diversos fatos, ligados à vida pessoal desse pesquisador, levaram à busca de um objeto que estabelecesse uma conexão entre a atividade turística e a relação Brasil – Argentina. Sendo assim, atento aos debates na sociedade porto alegreense, nos chamou atenção o projeto de revitalização do Cais Mauá, que, nitidamente, completava esses dois fatores, visto o viés turístico de ambos os projetos e a subjetiva relação entre as duas cidades.

Portanto, essa pesquisa está atrelada à relação entre o objeto de estudo da Geografia, o Espaço Geográfico, com o Turismo, enquanto área de conhecimento e atividade humana. A análise espacial de projetos de revitalização portuária leva à investigação em diversas escalas, tanto a local como a global, representadas, respectivamente, pela área foco da intervenção e seu entorno e pela influência de modelos internacionais. Por sua vez, o Espaço Turístico criado também reflete em diferentes escalas, fomentando a inserção de novos atores no bairro, na cidade e no país.

Ambos os portos, em épocas diferentes, entraram em decadência, criando assim as condições necessárias para suas revitalizações. Puerto Madero, por questões técnicas, já nasceu obsoleto (1889 -1897), e desde então gerou inquietações sobre seu destino, vindo a ser revitalizado em 1989. O Cais Mauá, por sua vez, entra em declínio nos anos 70 (século XX), e alguns anos depois surgem as primeiras discussões acerca de sua revitalização. Atualmente, os debates nos meios sociais e políticos parecem ter alcançado o seu ápice, visto que a

proximidade do evento da Copa do Mundo 2014, que terá Porto Alegre como uma de suas sedes, tem justificado projetos de infra-estrutura.

Projetos de revitalizações portuárias têm seguido um modelo global e, por isso, apresentam certa padronização. As características físicas desses espaços são portos em desuso, instalações de grande porte abandonadas e localizadas próximas aos centros urbanos. Seus objetivos costumam ser os mesmos: revitalizar o espaço em desuso, reaproximar a população à frente-de-água e atrair investimentos e turistas para a cidade. Para tal, estabelecem a renovação de passeios para pedestres, docas, armazéns e guindastes, serviços gastronômicos, edifícios comerciais e/ou residenciais e a criação de um ícone turístico, capaz de levar a imagem do projeto e da cidade para além de suas fronteiras. A parceria público-privada é a forma encontrada para investir altas cifras, contando com elevado aporte de recursos privados.

Os benefícios para a cidade estão relacionados ao aumento de investimentos e à chegada de novos atores. Entretanto, os benefícios na escala local, nem sempre chegam a alcançar resultados positivos. Fragmentação do espaço urbano, segregação socioespacial causada pelo estabelecimento unicamente de atores de alto poder aquisitivo e expulsão de antigos moradores devido à valorização das áreas do entorno, são algumas conseqüências locais observáveis em diversos projetos.

Nos centros urbanos, grande quantidade de grupos sociais se identifica com o mesmo espaço e com uma paisagem que, embora fisicamente a mesma, é interpretada diferentemente pelos sujeitos. Assim, acreditamos que por intermédio de profunda investigação da escala humana, é possível o desenvolvimento de projetos que levem a multiterritorialização e ao livre acesso a essas paisagens, ao mesmo tempo em que atraia investimentos e crie um atrativo turístico relevante para a cidade.

Por essa perspectiva, decide-se incorporar à análise espacial os conhecimentos da antropologia. Essa, sendo um campo de conhecimento apropriado para descrever e interpretar as relações locais, será utilizada para a análise da escala da percepção que nos propomos a realizar. Logo, por intermédio da etnografia urbana e de suas ferramentas, são observadas, descritas e interpretadas as possíveis relações sociourbanas que levem à integração, ou não, entre as áreas focos dos projetos e os espaços do entorno.

Tendo em vista o método escolhido para percorrer tal caminho, nos propusemos a vivenciar cotidianamente o espaço portuário revitalizado de Puerto Madero, com especial atenção para as áreas do entorno. Com esse objetivo, foi necessário elegermos um local de

residência próximo ao porto, que nos permitisse estar em contato diário com os espaços estudados. Assim, o histórico e turístico bairro de San Telmo foi o que mais pareceu adequado, sendo então o local de moradia durante os meses de agosto e setembro de 2010. Após essa experiência antropológica, retornamos a Porto Alegre, onde, nos meses de outubro e novembro, realizamos experiência similar. Foi então que surgiram dois aspectos da pesquisa. Primeiramente, nos deparamos com a principal dificuldade do método etnográfico urbano: tornar exótico o que nos é familiar, pois, há dez anos morando em uma cidade, é normal acreditar que se conheça o tecido urbano, mas, é apenas saindo à campo, observando profundamente e descrevendo densamente, que diversos aspectos inéditos são constatados. Por sua vez, o segundo aspecto foi a certeza da validade da escolha dos dois espaços portuários, pois, foi nesse exato momento, quando diversas analogias começaram a surgir.

Partindo dessa compreensão inicial, a questão de pesquisa que se apresenta é: como realizar a revitalização do Cais Mauá de modo integrado com seu entorno e contribuindo para o desenvolvimento do turismo da cidade de Porto Alegre?

Diante de tal questionamento, surge o objetivo geral: Estudar a revitalização de Puerto Madero e do Cais Mauá, analisando quais os aspectos do porto de Buenos Aires, positivos e negativos, poderão auxiliar na concepção do projeto para o porto de Porto Alegre. Nesse contexto, os objetivos específicos são:

- 1- Conhecer o projeto de revitalização de Puerto Madero (Buenos Aires, Argentina).
- 2- Verificar a integração do projeto de Puerto Madero com o entorno e suas influências no Turismo da cidade de Buenos Aires.
- 3- Estudar o caso da revitalização do Cais Mauá.
- 4- Examinar questões relativas à integração do Cais Mauá com o tecido urbano e ao Turismo da cidade de Porto Alegre.
- 5- Investigar como o conhecimento do projeto de Puerto Madero pode auxiliar no desenvolvimento mais adequado – que congregue inclusão social e desenvolvimento turístico – do projeto para o Cais Mauá.

Assim, esta pesquisa está organizada em seis capítulos. O primeiro é formado pela introdução e justificativa. Já o capítulo 2 corresponde aos Caminhos Metodológicos trilhados, o terceiro, à Revisão Teórico-Conceitual. No quarto capítulo apresentam-se as revitalizações portuárias de Puerto Madero e do Cais Mauá e os espaços do entorno – Cenas – que influenciam e são influenciadas pelos projetos. Logo, no capítulo 5, faz-se uma releitura do

Cais Mauá a partir da experiência de Puerto Madero, e, por fim, tecem-se as Considerações Finais. Os apêndices e anexo encontram-se no CD entregue junto a este documento.

Para tanto, temos a seguinte justificativa para esta pesquisa.

## 1.1 JUSTIFICATIVA

O projeto de Buenos Aires parece ser o mais presente no imaginário dos moradores de Porto Alegre – de modo positivo ou não – tanto por ser o mais conhecido da América Latina, quanto pela proximidade entre as duas cidades.

Essa relação pode ser encontrada em documentos públicos oficiais, tais como o Projeto de Lei Complementar PLCE nº004 / 09. Esse projeto foi encaminhado pelo poder público municipal de Porto Alegre e aprovado na Câmara dos Vereadores em 2009. Nele, são apontadas as diretrizes para o projeto de revitalização do Cais Mauá e cita, entre outros casos, o de Puerto Madero como um dos modelos.

Os exemplos são muitos: Puerto Madero em Buenos Aires, Porto de Belém no Estado do Pará, Porto de Recife em Pernambuco, Porto de Lisboa em Portugal e Porto de Barcelona na Espanha, dentre muitas outras iniciativas dessa natureza no âmbito mundial (FOGAÇA, 2009, p.3).

Esses projetos apresentam muitas semelhanças, logo diversas pesquisas acadêmicas se apóiam na análise de aproximação entre dois ou mais projetos de revitalizações portuárias (WANG, 2010; COSTA, 2001; KUKOT, 2009; ALEMANY, 2001). A seleção dos casos a serem estudados emerge em função de similares características urbanísticas, culturais e econômicas.

Na América Latina projetos e pesquisas de revitalizações portuárias são recentes e escassos – com exceção de Puerto Madero, inaugurado em 1989 e com diversos estudos já realizados. Por sua vez, os Estados Unidos (Baltimore, São Francisco, Miami e Nova Iorque) e a Europa (Londres, Barcelona, Amsterdam, Berlim e Lisboa; apenas para citar alguns) têm projetos mais antigos e em maior quantidade, e que foram seguidos por um número representativo de estudos acadêmicos.

Tais estudos costumam se realizar após a concretização dos projetos de revitalização, o que não os permite influenciar no planejamento. Têm o mérito, entretanto, de identificar e documentar as alterações ocorridas, além de servirem como base para o desenvolvimento de outros projetos. Esse é o caso de Puerto Madero.

Opostamente, a revitalização do Cais Mauá é por nós estudada antes do início do projeto, sendo assim possível contribuir para o seu planejamento; por exemplo, identificando aspectos da área de influência do projeto.

Por intermédio de projetos de revitalização, os usos de espaços portuários, tais como o Puerto Madero e o Cais Mauá, têm se tornado, primordialmente, em espaços de serviços de lazer, negócios e turismo. Visto isso, essa pesquisa apóia-se na relação entre a Geografia, através do olhar do Espaço Geográfico, com o Turismo. Para entendê-la, inicialmente pontua-se que o Espaço Geográfico é:

[...] formado por um conjunto, indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como quadro único no qual a história se dá (SANTOS, 1996, p. 51).

Nessa relação entre sistema de objetos e de ações, identifica-se o Espaço Geográfico aqui investigado: os portos revitalizados e seus entornos. Nesses espaços, o sistema de objetos é representado pelo o patrimônio portuário e pelas novas construções, enquanto o sistema de ações seriam os processos de revitalização e seus usos.

Na interface Geografia-Turismo, levantam-se algumas inquietações: existe relação entre o espaço geográfico e o espaço turístico ou não? Existe um espaço turístico pré-definido (CASTROGIOVANNI, 2007)? Outra inquietação apontada é se:

Não comportaria o Turismo uma mediação simbólica na relação dos sujeitos com o espaço geográfico? Na medida em que se percebem repetições tanto dos locais visitados como dos comportamentos dos sujeitos turistas, e ainda dos discursos da literatura de viagem, não haveria aí uma produção social condizente a uma intencionalidade específica no modo de relacionar-se com a realidade espacial? Uma representação turística do espaço? (PIMENTEL, 2010, p.10).

O Turismo, assim, estaria estabelecendo *espaços* com características globais similares, influenciados por forças verticalizantes que possibilitam ou limitam a sua existência. Para Santos (1994, p.194) “a tendência atual é no sentido de uma união vertical dos lugares. Créditos internacionais são postos à disposição dos países e das regiões mais pobres, para permitir que as redes se estabeleçam ao serviço do grande capital”. Por sua vez, os espaços das horizontalidades, os Lugares, também podem se refortalecer, “reconstruindo, a partir das ações localmente constituídas, uma base de vida que amplie a coesão da sociedade civil, a serviço do interesse coletivo” (*ibidem*).

Com um turismo de massa sistematizado e organizado desde finais do século XIX na Europa (URRY, 2001), inicia-se uma forte tendência à homogeneização dos espaços turísticos. Nesses espaços parecem estar presentes duas contradições: entre as características

singulares de cada área e o espaço turístico homogeneizado e entre as diferentes populações locais e o turista padronizado.

Acredita-se, entretanto, que mesmo tal tipo de turismo pode trazer benefícios para os heterogêneos espaços locais, ou lugares. Segundo Buarque (2006):

[...] o Turismo é um setor pluralista, faz parte de um modelo que deseja se dinamizar economicamente, fazendo a inclusão social. O comércio e a indústria são setores que podem se dinamizar sem fazer a inclusão social. No caso desses dois setores, fazer a inclusão social é uma opção ética, ideológica, política. No caso do turismo, além de ser uma opção ideológica, também é uma necessidade econômica. [...] Um país sem educação, sem água e esgoto de qualidade, sem segurança, pode continuar, sem maiores dificuldades, sua industrialização voltada para os ricos. Mas ele será um país que espanta turistas. Essa é a chance de o setor turístico fazer crescer um movimento pela defesa das políticas públicas de inclusão (BUARQUE, 2006, p.82).

Opostamente a essa possibilidade gerada pelo Turismo, a revitalização de frentes-de-água é um fenômeno global realizado similarmente em diversas cidades do mundo e, por isso, tem sido um exemplo de homogeneização do espaço geográfico-turístico.

Outra característica desses projetos é a possibilidade de valorização do patrimônio cultural i(material) dado pela atividade turística. O patrimônio material portuário – docas, armazéns, embarcações, guindastes, entre outros – perdeu o seu uso original, e é por intermédio da revitalização que ele se adapta às necessidades dos processos atuais.

No entendimento de Barreto (2000), patrimônio cultural:

[...] inclui não apenas os bens tangíveis como também os intangíveis, não só as manifestações artísticas, mas todo o fazer humano, e não só aquilo que representa a cultura das classes mais abastadas, mas também o que representa a cultura dos menos favorecidos (BARRETTO, 2000, p.11).

O patrimônio cultural é então apropriado e (re)significado, deixando essa marca atual em suas rugosidades. De acordo com Santos (1989):

As rugosidades nos oferecem, mesmo sem tradução imediata, restos de uma divisão de trabalho internacional, manifestada localmente por combinações particulares do capital, das técnicas e do trabalho utilizados [...] O espaço, portanto, é um testemunho; ele testemunha um momento de um modo de produção pela memória do espaço construído, das coisas fixadas na paisagem criada. Assim, o espaço é uma forma durável, que não se desfaz paralelamente à mudança de processos; ao contrário, alguns processos se adaptam às formas preexistentes, enquanto que outros criam novas formas para se inserir dentro delas (SANTOS, 1989, p.138).

Nessa linha de interpretação, as rugosidades constituem-se em formas construídas que compõem as paisagens e que podem ser periodizadas, ao longo do tempo histórico, segundo o desenvolvimento tecnológico e o modo de produção.

Desse modo, a força simbólica do patrimônio portuário e suas localizações privilegiadas transformam os portos urbanos em espaços valorizados. Diante dessa



possibilidade de reutilização e ganho econômico, certos atores apropriam-se desses espaços portuários e modificam suas paisagens, por vezes levando a homogeneização e fragmentação desses espaços públicos.

A consolidação de novos produtos imobiliários – loteamentos fechados, *shopping centers*, parques temáticos, centros turísticos – questionam o significado do espaço público. Os novos espaços “públicos” – realmente semipúblicos ou pseudopúblicos – são muitas vezes caricaturas da vida social, negando ou ocultando as diferenças e os conflitos, tornando a sociabilidade mais “clean” e, em último termo, negando-a (SOBRAZO, p. 95, 2006).

A conformação de comércio e residências com altas faixas de preços e o controle das áreas de interesse com o uso de tecnologia de segurança limitam o uso desses espaços públicos, que embora não desapareçam, tornam-se mais *clean*. Para evitar a segregação de tais espaços, a integração porto-cidade é aspecto central, não apenas do ponto de vista urbanístico e arquitetônico, mas também a partir de uma perspectiva onde os atores sociais presentes no espaço revitalizado estejam de acordo com o entorno. Nessa direção, a modificação na paisagem tem função central.

Refletir sobre as paisagens, sobre a noção de paisagem, não consiste somente em compreender um pouco melhor o que acontece e como acontece, mas também em sugerir os meios para que isso possa ocorrer diferentemente. [...] Mas é de agora que é preciso tentar mudar o curso das coisas, mesmo que seja só um pouco e para um setor restrito onde cada um pode um pouco fazer. (LACOSTE, 1977, p.71)<sup>1</sup>.

Discute-se o conceito de Paisagem com o objetivo de facilitar a inclusão de diferentes atores sociais no espaço dos portos revitalizados. Entende-se que é no momento da produção desses espaços que se deve mudar o curso das coisas, alterando-os de modo que incentive a relação e a ocupação entre grupos sociais distintos, motivando a diversidade e não a homogeneidade.

Dessa forma, na tentativa de identificar os usos atuais dos espaços portuários da cidade de Porto Alegre e de Buenos Aires e de seus entornos, a pesquisa vai ao encontro de uma análise sócio-urbana.

Tema atual, o fenômeno da revitalização de portos envolve diversos atores e mescla múltiplas áreas do conhecimento humano. Geografia e Turismo estabelecem forte conexão nesse contexto. A pesquisa, em síntese, pretende evidenciar isso no exame da questão do Puerto Madero e do Cais Mauá.

---

<sup>1</sup> Réfléchir sur les paysages, sur la notion de paysage, ne consiste pas seulement à comprendre un peu mieux ce qui se passe et comment ça passe, mais aussi à suggérer des moyens pour que ça puisse se passer différemment. [...] Mais c’est de maintenant qu’il faut essayer de changer le cours des choses, même un petit peu seulement et pour le secteur restreint où chacun peut un peu quelque chose.

## 2 CAMINHOS METODOLÓGICOS

Por mais que busque a verdade nas massas, não a encontro;  
somente a encontro nos indivíduos.

(Eugène Delacroix)

Com a intenção de estudar as revitalizações portuárias de Puerto Madero e do Cais Mauá, o primeiro desafio refere-se ao aspecto metodológico, isto é, encontrar caminhos válidos e adequados, capazes de conduzir aos objetivos pretendidos, mesmo que seja provisoriamente.

Diversos são os métodos possíveis para investigar tal fenómeno. Para nós, entretanto, o método etnográfico se apresentou como o mais adequado, por ser capaz de identificar as relações locais de modo relativamente preciso.

Outros estudos se basearam no trabalho de campo etnográfico para investigar as revitalizações de frentes-de-água, e seus olhares se direcionaram tanto a bairros e comunidades relacionadas aos portos, como a arquitetos, artistas e tomadores de decisão responsáveis pela renovação urbana (KUKOT, 2009).

### 2.1 – O método – Por uma etnografia urbana

Tem-se a primeira aceção de etnografia por intermédio do conceito de Geertz (1997, p.15), que não é apenas um método cuja prática significa “estabelecer relações, selecionar informantes, transcrever textos, levantar genealogias, mapear campos, manter um diário e assim por diante”, elementos esses muito importantes no trabalho de campo, mas principalmente o tipo de esforço intelectual que ela representa e que seria elaborar uma “descrição densa”.

Por descrição densa, Geertz (1997) compreende como sendo um processo de interpretação que pretende dar conta das estruturas significantes inseridas no menor gesto humano. É por intermédio da descrição densa, da classificação e de um trabalho descritivo sistemático e metódico, que a etnografia se diferencia do senso comum.

A etnografia teve seu início a princípios do século XX com Bronislaw Malinowski (1884 – 1942), quando desenvolveu estudos sobre os *Kula*, habitantes da costa e das ilhas periféricas da Nova Guiné (MALINOWSKI, 1978). Logo, os estudos etnográficos evoluíram,

com as contribuições da Escola de Chicago (da Primeira Guerra Mundial até os anos 30 do Séc. XX) (MAGNANI, 2000), e deixaram de ter como objeto apenas os povos primitivos, para focarem seus estudos nos grandes centros urbanos (DUARTE, 2008). Esses estudiosos começaram a desenvolver trabalhos sobre suas cidades, seus bairros, seus habitantes e suas profissões. Todos esses estudos seguiram a direção teórica da antropologia social de Malinowski e Radcliff-Brown (1881 – 1955), e no seu tempo não foram denominados nem pensados como uma „antropologia urbana“ separada da antropologia social.

No ano de 1963 que aparece por primeira vez a denominação “antropologia urbana”, e em 1972 nasce a revista “Urban Anthropology”. Desde mediados dos anos 50 do século XX foram aparecendo numerosas monografias de antropologia urbana, entre estas têm uma especial relevância as de Rhodces-Livingstone Institute, um grupo de antropólogos de Manchester com um interesse central em África (sobre tudo as cidade da Zâmbia e a destribalização). Mas também foram aparecendo outras etnografias urbanas (vizinhanças, grupos sociais e processos culturais) nos Estados Unidos, Reino Unido, América Latina e Ásia (PEIRANO, 2010, p.2).

No Brasil, foi apenas a partir dos anos 70 do século passado que a etnografia urbana começou a ser de fato realizada. Isso se deveu a diversos fatores e o principal deles aponta para as “profundas transformações pelas quais o país vinha passando desde o final dos anos 50” (MAGNANI, 2000, p. 27). Tal fato alterou a percepção de grupos tradicionalmente estudados pela antropologia – índios, negros, camponeses, favelados, imigrantes, etc. – de “minorias”, “desviantes”, “marginais” para “novos atores políticos”.

Duarte (2008) pontua que os temas se ampliaram e as dificuldades foram outras:

Não será necessário viajar longas distancias para se aproximar do campo de observação, nem aprender uma nova língua para se comunicar. Muitos significados da vida cotidiana, de rituais e de sistemas de parentescos o pesquisador compartilhará com seus informantes (DUARTE, 2008, p.99).

Dessa forma, enquanto antes os etnógrafos buscavam transformar o “exótico em familiar” (DA MATTA, 1978), agora, na etnografia da própria sociedade, tenta-se o contrário, transformar o “familiar em exótico”. Procura-se então encarar a sociedade por novos enfoques, experimentando o “estranhamento” dentro da sua própria cultura.

De acordo com Merleau-Ponty, a etnografia é “a maneira de pensar quando o objeto é „outro“ e que exige nossa própria transformação. Assim também viramos etnólogos de nossa própria sociedade, se tomarmos distância com relação a ela” (MERLEAU-PONTY, 1984, p.199)<sup>2</sup>. Para ver o mundo e apreendê-lo como paradoxo, é necessário romper nossa

---

<sup>2</sup>“As distinções entre os termos etnologia e etnografia variam e dependem de uma série de injunções, desde as acadêmico-institucionais até as de tradições nacionais. Lévi-Strauss vincula a etnografia ao trabalho de campo e a um recorte mais delimitado do objeto de estudo, associando etnologia e antropologia ao estabelecimento de sínteses sucessivamente mais abrangentes” (MAGNANI, 2002, p.16).

familiaridade com ele, “e porque essa ruptura só pode ensinar-nos o brotamento imotivado do mundo” (MERLEAU-PONTY, 1999, p.10). Quando o fenômeno a ser observado e descrito faz parte da nossa própria realidade, a qual já estamos familiarizados e convivemos diariamente, tenta-se romper com ela, na busca de um olhar mais ingênuo.

O estudo, então, incorpora a metodologia da etnografia urbana, que pretende não apenas reconhecer e registrar a diversidade cultural que se dá nos espaços em questão – Puerto Madero, Cais Mauá e seus entornos -, mas também investigar o *significado* desses comportamentos, como experiências humanas de sociabilidade, de produção e de lazer.

“A perspectiva da pesquisa etnográfica é caracterizada por um *close* focado no modo de vida dos atores locais, em seus conhecimentos culturais específicos, e nas suas atividades diárias” (KUKOT, 2009, p.16)<sup>3</sup>. No que diz respeito à utilização desse método para a investigação de espaços portuários revitalizados, ele identifica as alterações no nível micro – causadas, em sua maioria, por forças verticalizantes – assim como propicia *insights* sistemáticos na percepção e estratégias de atores locais.

Tal pesquisa é desenvolvida sem levar demasiados conceitos e conhecimentos pré-concebidos a campo. Para Malinowski (1978):

[...] as idéias preconcebidas são perniciosas a qualquer estudo científico; a capacidade de levantar problemas, no entanto, constitui uma das maiores virtudes científicas.

Conhecer bem a teoria científica e estar a par de suas últimas descobertas não significa estar sobrecarregado de idéias preconcebidas. Se um homem parte numa expedição decidido a provar certas hipóteses e é incapaz de mudar seus pontos de vista constantemente, abandonando-os sem hesitar ante a pressão da evidência, sem dúvida seu trabalho será inútil (MALINOWSKI, 1978, p.26).

Entende-se, desse modo, a necessidade de realizar a observação distanciando-se do que já se sabe e do que já está internalizado. Ver como se fosse pela primeira vez e deixar-se aberto aos novos conhecimentos que a observação sem demasiados conceitos *a priori* aportará. Para tal, pratica-se o desenvolvimento de uma percepção que “retorne as coisas mesmas”, ou seja:

[...] retornar a este mundo anterior ao conhecimento do qual o conhecimento sempre *fala*, e em relação ao qual toda determinação científica é abstrata, significativa e dependente, como a geografia em relação à paisagem – primeiramente nós aprendemos o que é uma floresta, um prado ou um riacho (MERLEAU-PONTY, p.4, 1999).

---

Utilizar-se-á o termo “etnografia” para se referir ao processo de pesquisa, enquanto “etnologia” se referirá ao campo acadêmico e teórico.

<sup>3</sup> Traduzido de: The ethnographic research perspective is characterised by a close-up focus on local actor’s way of life, on their specific cultural knowledge, and on their everyday activities (KUKOT, 2009, p.16).

Visto isso, essa é a escolha feita para realizar a pesquisa: ir à campo com um número de questões que direcionarão o olhar, criar novos problemas – questões – no decorrer das observações e ter apenas algumas idéias e conceitos iniciais a serem estudados, que serão colocados à prova e mudados, caso necessário, a partir da coleta de dados.

Com relação à coleta de dados na pesquisa etnográfica, é essencial lidar com dados não-estruturados e com a análise desses:

Forte ênfase em explorar a natureza de um fenômeno social particular, em vez de partir para o teste de hipótese a seu respeito.

Tendência a trabalhar primeiramente com dados “não-estruturados”, ou seja, que não tenham sido codificados no momento da coleta de dados em termos de um conjunto fechado de categorias analíticas.

Investigação detalhada de um pequeno número de casos, talvez de apenas um caso.

Análise de dados que envolva interpretação explícita dos significados e das funções das ações humanas, cujo produto assume principalmente a forma de descrições e explicações verbais, com a quantificação e a análise estatística desempenhando, quando muito, um papel secundário (ATKINSON E HAMMERSLEY, 1998, p.110).

Ao trabalhar com „dados não-estruturados“, no momento da coleta não se tem a necessidade de encaixá-los nas categorias analíticas, pois elas serão cuidadosamente investigadas posteriormente. A meta da pesquisa etnográfica urbana é delimitar ao máximo o espaço foco do estudo a aqueles estritamente relacionados ao fenômeno estudado, no caso, as revitalizações portuárias. Não se deve, entretanto, tornar estático ou coisificar o objeto, impondo fronteiras artificialmente construídas que o separem e isolem de seu contexto (PEIRANO, 2010). Logo, a delimitação pode e deve se expandir mais que a área foco do fenômeno, em direção às suas áreas de influência.

A etnografia urbana é eficiente para desvelar os usos atuais da área foco de um projeto de revitalização e suas influências. Contudo, busca-se também entender como e por quem esses espaços são produzidos. Para tal, também devem ser investigados a história dos locais e as forças das escalas maiores ou globalizantes, que influenciam na produção e conseqüente consumo desses espaços.

Na visão atual da antropologia urbana, predominam as análises desde uma perspectiva relacional. São estudadas as conexões entre os fenômenos urbanos e o sistema mais amplo, a nível regional, nacional e internacional; permanecendo também aberta às análises históricas (HANNERZ, 1982).

Por fim, encontra-se apoio no pensamento de Magnani (2000) para destacar a validade dos estudos etnográficos urbanos:

O processo de acercamento e descoberta desses significados pode ser trabalhoso, mas o resultado é enriquecedor: permite reconhecer e participar de uma experiência

nova, compartilhando-a com aqueles que a vivem como se fosse “natural”, posto que se trata de sua cultura (MAGNANI, 2000, p.18).

A prática desse método exige grande esforço, pois, “agora somos todos nativos” (Geertz,1997), e a dificuldade de praticar esse olhar ingênuo, sem idéias pré-concebidas, se amplia. Contudo, traz ampla satisfação ao pesquisador, ao apreender novos significados das relações sociais que ele mesmo faz parte.

## 2.2 – Tipo de pesquisa

De acordo com os objetivos propostos e o método em questão, é por intermédio da pesquisa qualitativa que se buscará melhor entender o objeto.

Esse tipo de pesquisa busca penetrar no sentido profundo dos fatos sociais, assim como das interações e trocas que ocorrem entre os sujeitos. Na pesquisa qualitativa cada sujeito é investigado, importando menos a quantidade e mais a relevância que cada um pode acrescentar à pesquisa.

Taylor & Bogdan (1984) apontam algumas características da pesquisa qualitativa, tais como: seu aspecto naturalista, o processo circular, a flexibilidade, a influência do sujeito pesquisador e a concepção de que todas as idéias são importantes.

- *Naturalista*. Alguns critérios são a *capacidade de transferência* – ao invés de buscar generalizações, busca-se a transferência de um conhecimento; a *capacidade de confiança* – ao invés de buscar replicabilidade, a investigação buscará documentar as mudanças inevitáveis da situação sob estudo, dos participantes e no *design* emergente da pesquisa. A pesquisa naturalista não está baseada em modelos controlados e tem o ambiente natural como fonte direta de dados.

- *Processo circular*. Na pesquisa qualitativa a construção da teoria se dá a partir da coleta de dados, ou seja, as descobertas partem a partir de dados empíricos encontrados. O processo circular se dá quando a coleta de dados, sua interpretação e contextualização, direcionam a amostragem, até quando novos dados não acrescentem mais à teoria.

- *Flexibilidade*. A coleta de dados é flexível e o pesquisador deve estar aberto a novas possibilidades. Permite tanto ao pesquisador ajustes no decorrer da pesquisa, quanto aos sujeitos pesquisados inserirem informações inesperadas. É importante salientar que todas as etapas da pesquisa devem ser cuidadosamente documentadas.

- *Influência do sujeito pesquisador.* Na pesquisa qualitativa a influência do sujeito pesquisador é explicitada e incluída no próprio modo de se fazer pesquisa social. O vínculo que se forma entre o investigador e o informante é determinante nos resultados dos dados que emergirão do processo de coleta.

- *Todas as compreensões são valiosas.* O pesquisador não está preocupado com “a verdade” ou “a moralidade”, mas sim com a compreensão detalhada das perspectivas das outras pessoas. Sua orientação não é generalizar um aspecto particular, mas, ao contrário, abordar holisticamente um recorte concreto e menor da realidade social. Desse modo, todos os pontos de vista podem aportar uma contribuição importante ao entendimento do significado das interações sociais.

Por fim, outras duas características da pesquisa qualitativa são o caráter descritivo do fenômeno e a preocupação com o significado que as pessoas dão às coisas e à suas vidas. A história e os discursos próprios dos sujeitos investigados devem fazer parte da pesquisa, enfatizando-se o enfoque indutivo, onde o pesquisador induz os sujeitos investigados a descreverem os fatos relevantes (GODOY, 1995).

### **2.3 – Procedimentos de coleta e análise de dados**

Esta pesquisa usa fontes de dados primários e secundários. Inicialmente, ocorreram a coleta e análise das fontes secundárias. Esse tipo de investigação se realiza desde os primeiros momentos do surgimento do objeto de pesquisa até os momentos finais da escritura, não sendo possível precisar uma data.

As fontes secundárias coletadas são de três tipos: pesquisas acadêmicas sobre o tema, pesquisa bibliográfica teórica e, por fim, *sites* de internet e reportagens de jornais e revistas.

Encontram-se pesquisas acadêmicas sobre o projeto de Puerto Madero em quantidade satisfatória, o que influencia de modo significativo essa investigação. Os trabalhos acadêmicos iniciais estão relacionados às terras públicas, aos negócios imobiliários e à CAPM, Sociedade Anônima governamental responsável pela venda dos terrenos e administração da área portuária. A segunda linha tem a ver com os estudos urbanos, relacionados à questão da refuncionalização urbana, ao que é o modelo Barcelona e à competitividade entre as cidades. Opostamente, foram realizadas poucas pesquisas acadêmicas relacionadas à revitalização do Cais Mauá.

A bibliografia que forma as bases teóricas da pesquisa buscou conhecimentos em obras de autores como: Geertz (1997), Malinowski (1978), Peirano (2010), Duarte (2008) e Magnani (2000) para o **método etnográfico**; Santos (1982, 1985, 1996), Besse (2004), Corrêa (2003) e Berque (2004) para **Espaço Geográfico**; Rodrigues (2001), Castrogiovanni (2004), Beni (2003), Augè (1994), Gastal (2007), Pimentel (2010) e Urry (2001), para **Espaço Turístico**; Besse (2006), Berque (2004), Santos (1989), Tuan (1980), Lacoste (1977) e Pimentel (2010) para **Paisagem**; Kukot (2009), Colaço (2006), Wallace (2011), Silveira (2007), Smith (1982), Maffesoli (2004), Yázigi (2009), Barretto (2008) e Herzer (2008) para **Revitalização**; e Bischof (2007), Owen (1993), Kukot (2009), Hoyle (1988), Kostof (1991), Butuner (2006), Nobre (2010), Wang (2010) e Santana (2003) para **Revitalização Portuária**.

A pesquisa em *sites* de internet relacionados, revistas e jornais foi importante para a investigação histórica sobre os espaços em questão. Os museus da Cidade de Buenos Aires e o da Superintendência de Portos e Hidrovia de Porto Alegre têm um importante arquivo de reportagens de jornais e revistas relacionadas ao tema das revitalizações portuárias.

A seguir, partiu-se para a coleta dos dados primários. A primeira fase foi realizada na cidade de Buenos Aires no período de 15 de julho a 15 de setembro de 2010. Já a segunda fase deu-se na cidade de Porto Alegre no período de 1º outubro a 15 de dezembro de 2010.

A pesquisa etnográfica dos/nos espaços portuários de Puerto Madero e do Cais Mauá e seus entornos, se dividiu em três etapas:

A primeira etapa desse estudo incluiu: identificação dos pontos de referências, ou seja, os mais relevantes e os que delimitam a área estudada; *caminhadas* de reconhecimento pelas áreas delimitadas; e esboço de um primeiro mapeamento dos roteiros internos, fronteiras e pontos de ligação com outras áreas (Tabela 1). Ainda nessa etapa inicial, foi realizada uma primeira e extensiva descrição do *cenário*, *atores* e *regras*, para só então pré-delimitar as áreas estudadas. As entrevistas também auxiliaram na delimitação das chamadas cenas<sup>4</sup>.

A segunda etapa foi a tentativa de analogia das categorias desenvolvidas por Magnani (2000) – *pedaço*, *mancha*, *circuito*, *trajetos* e *pórticos* – com as cenas pré-identificadas. Diferentemente da extensiva área analisada na primeira etapa, essa etapa caracteriza-se por reduzir o campo de estudo, possibilitando uma observação mais precisa e focada nas Cenas (Cenário e Atores), que ainda poderão sofrer alterações.

---

<sup>4</sup> Decidimos por utilizar o termo **Cena**, pois esse parece transmitir uma idéia que completa as metáforas de cenário, atores e regras.



A discussão dos conceitos<sup>5</sup> de cenário, atores e regras – primeira etapa – e a família das categorias anteriormente citadas – segunda etapa –, é apresentada na revisão teórico-conceitual.

A terceira etapa constituiu-se no estabelecimento de determinadas tarefas com o objetivo ou de conhecer melhor os espaços que pareçam mais relevantes ou de testar hipóteses levantadas nas etapas anteriores.

Tabela 1: Etapas da pesquisa etnográfica para cada cidade

<b>Etapas da pesquisa etnográfica</b>	<b>Atividades</b>
<b>1ª Etapa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- identificação dos pontos de referências</li> <li>- <i>caminhadas</i> de reconhecimento pelas áreas delimitadas</li> <li>- esboço de um primeiro mapeamento dos roteiros internos, fronteiras e pontos de ligação com outras áreas</li> <li>- descrição do cenário, atores e regras (MAGNANI, 2000)</li> <li>- delimitação das cenas</li> </ul>
<b>2ª Etapa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- discussão das categorias pedaço, mancha, circuito, trajetos e pórticos (MAGNANI, 2000)</li> </ul>
<b>3ª Etapa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- cumprimento das tarefas estabelecidas</li> </ul>

Fonte: Otávio Vieira

A duração de cada etapa foi estabelecida no decorrer da pesquisa, dependendo da maior ou menor necessidade de entrevistas e trabalhos de campo para a finalização das atividades propostas em cada etapa.

Essas três etapas identificam a ordem em que se produziu o caderno de campo e se adquiriu o conhecimento sobre os espaços investigados, entretanto, tal ordem nem sempre aparece explícita nos textos finais aqui apresentados.

### 2.3.1 As ferramentas etnográficas

Apesar de todos esses anos de estudos – desde Malinowski, passando pela Escola de Chicago na década de 30, pelos trabalhos iniciais de etnografia urbana no Brasil, na década de 70, e, mais recentemente, com os diversos projetos realizados pelos membros do Núcleo de Antropologia Urbana (NAU) da Universidade de São Paulo e que esse trabalho segue os passos – com uma grande diversidade de objetos, as ferramentas utilizadas pela etnografia urbana praticada permanece fiel aos dos estudos iniciais.

<sup>5</sup> Nessa pesquisa, cenário, atores e regras são chamados de conceitos, enquanto, pedaço, mancha, circuito, trajeto e pórticos são chamados de categorias.

Apesar de não mais se aceitar – com razão – a oposição entre “sociedades simples” (e muito menos primitivas) *versus* “sociedades complexas” para estabelecer o ponto de corte entre aqueles grupos tradicionalmente estudados pelos antropólogos e as sociedades urbanos-industriais, não se pode negar que o modo de operar dessa disciplina, seja qual for o contexto de seu estudo, carrega inevitavelmente as marcas das primeiras incursões a campo. Que não deixam de ser particularmente sentidas – seja como vantagem ou dificuldade – quando o que se tem pela frente são problemas, objetos e temas próprios das sociedades contemporâneas, na sua escala e complexidade características (MAGNANI, 2000, p.20).

Logo, para a realização das etapas propostas foram utilizadas as seguintes ferramentas: a caminhada, o caderno de campo, a câmera fotográfica e o gravador, representações cartográficas, a observação participante, a escritura etnográfica e, finalmente, as entrevistas semi-estruturadas em profundidade.

O recurso da *caminhada* serve para dirigir o olhar do pesquisador, e para tal, devem-se seguir algumas regras que auxiliem na observação. Primeiramente destaca-se que o ritmo do passo do etnógrafo não deve se assemelhar nem ao do cidadão habituado nem ao do turista ou passeante.

[...] a caminhada – pelo efeito de estranhamento que induz – permite treinar e dirigir o olhar por uma realidade tida inicialmente como familiar e conhecida. Para tanto, deve obedecer a um *timing* que a distingue do andar apressado e alheio do usuário habitual, assim como do passeante descomprometido. No primeiro caso, o do usuário, o percurso é um meio para atingir algum ponto: assim, ele recolhe apenas as informações estritamente necessárias para seu objetivo, como sinais de trânsito, fluxos de carro, obstáculos, transeuntes, etc. Para o usuário habitual, o espaço é familiar. No caso do turista ou do passeante, existe a observação do entorno, só que sujeita ao sabor dos imprevistos e ao caráter errático da caminhada. O pesquisador, ao contrário, mesmo numa caminhada de reconhecimento, tem um plano preestabelecido, e seu caminhar, mais lento do que o do usuário, e mais regular do que o do passeante, deve permitir uma observação contínua e seguir o fluxo do andar e parar (MAGNANI, 2000, p. 36).

Tal habilidade parece ser inata em alguns indivíduos e pesquisadores, contudo, deve ser identificado o ritmo próprio de cada saída a campo, dependendo do objeto a ser observado.

Outras recomendações relevantes e que auxiliarão a praticar uma observação que possibilita ao pesquisador abertura às novas realidades e pontos de vista são: a importância dos estímulos sensoriais, a materialidade da paisagem, a busca pelo padrão e não pelo inusitado e a delimitação prévia do percurso.

Caminhada sistemática, mas não exaustiva. A recomendação é deixar-se impregnar pelos estímulos sensoriais durante o percurso. Deve estar atento principalmente à materialidade da paisagem: relação entre espaços vazios e construídos, disposições das edificações e equipamentos, escala, volumetria, ruídos, cores, cheiros. Não se trata de buscar o inusitado, o inesperado, mas, ao contrário, o reiterativo, o padrão, a norma. A delimitação prévia do percurso e a cobertura do trajeto em sua totalidade sem interrupções são condições para captar a diversidade de uma rua, por exemplo, sem se deixar levar pela fragmentação que, à primeira vista, ela parece exibir. Deve haver uma ordem, um ritmo, regras. Os usuários obedecem a essa ordem sem

necessariamente dar-se conta disso, pois o padrão está internalizado. Ao pesquisador cabe identificar tais regras (MAGNANI, 2000, p.37).

Visto alguns aspectos da observação que se deseja realizar, passa-se então ao detalhamento das ferramentas etnográficas propriamente ditas, as quais serão assiduamente utilizadas.

O caderno ou diário de campo tem um papel fundamental, ele serviu para anotar e descrever todos os fatos observados em campo, problemas levantados, caminhos percorridos, desenhos e tudo o que parecer relevante. Nele se apontaram fatos ou aspectos do cotidiano dos atores no cenário em questão, não buscando excentricidades ou “privilegiar aqueles que lhe causam admiração ou estranheza em detrimento dos fatos comuns e rotineiros” (MALINOWSKI, 1978, p.28), mas sim padrões de comportamentos e seus significados.

O pesquisador, para ter êxito na busca desses padrões, deve desenvolver um “esquema mental” lúcido e completo. Para tal, trabalhou-se com um “esquema real”, na tentativa de clarificar o esquema mental, e isso se deu por intermédio de diagramas, planos de estudo e pesquisa e quadros sinóticos – resumos – completos (*ibidem*).

Com o objetivo de elaborar os esquemas reais, foram apresentados tanto aspectos descritivos quanto reflexivos. Os primeiros referem-se às informações referentes à observação, como aparência, fala, gestos, desenho do espaço, pessoas envolvidas e comportamento do pesquisador; enquanto os segundos referem-se a especulações, pensamentos, reflexões, metodologias e pressupostos (BIKLEN & BOGDAN, 1994).

O caderno de campo, nos primeiros trabalhos etnográficos, era o único instrumento para anotar as informações citadas. Nos últimos tempos, o pesquisador também está de posse do gravador, que por sua vez exerce uma função que “anteriormente era exclusiva do caderno de campo: registrar entrevistas, eventos, conversas e músicas, liberando, em muitos aspectos, o olhar do pesquisador para o que está acontecendo ao redor” (DUARTE, 2008, p.101).

O gravador foi utilizado de três diferentes maneiras. A primeira foram as gravações, em campo, de idéias e percepções do próprio pesquisador. Posteriormente, essas falas foram transcritas, tornando-se assim fonte de dados e um dos modos de realizar a escritura etnográfica. O resultado final foram textos de linguagem falada, apenas com algumas correções necessárias para o bom entendimento (Apêndice 1).

O segundo uso do gravador foram as chamadas “observações secretas “na qual as pessoas não são informadas de que estão sendo observadas” (FLICK, 2004, p.148). Caso o

sujeito pesquisado soubesse que estava sendo gravado, não falaria como habitualmente está acostumado, logo, não conseguiríamos obter a naturalidade que buscamos em suas atitudes.

“Esse procedimento, no entanto, é eticamente contestável, especialmente se o campo puder ser observado com facilidade e não existirem problemas práticos quanto a informar os observadores ou a obter seu consentimento” (*ibidem*). Logo, para realizá-la, deve-se manter a identidade do sujeito pesquisado em sigilo. Essas conversas foram posteriormente transcritas e analisadas (Apêndice 2)

A terceira utilização dessa ferramenta foram as gravações das entrevistas, tema discutido posteriormente.

Outro instrumento essencial para a análise que desejamos fazer é a câmera fotográfica. De acordo com Eckert & Rocha (2002, p.3):

Atentas à questão ética em torno da fixação do olhar etnográfico pela imagem fotográfica e/ou videográfica, pode-se dizer que o uso de recursos audiovisuais durante uma etnografia de rua é uma intervenção que ora faz parte da caminhada de reconhecimento do antropólogo do seu lugar de pesquisa, ora configura-se como um momento de intervenção consentida pelos personagens já contatados.

Nessa passagem, as autoras identificam dois usos possíveis da câmera fotográfica, a primeira referente à identificação do ambiente/área objeto da pesquisa, e a segunda refere-se a essa interação entre pesquisador – fotógrafo – e pesquisado – fotografado –. Nessa pesquisa, com o objetivo de retratar os sujeitos estudados em situações naturais, poucos foram os momentos de fotografia consentida. Desse modo, atento à questão ética, essas imagens devem ser utilizadas com certos cuidados, para não expor sem permissão os sujeitos fotografados.

Outra questão relativa à ferramenta da máquina fotográfica está relacionada à possibilidade de registrar um altíssimo número de imagens. A partir dessas imagens, é possível demarcar o caminho percorrido em um trabalho de campo e posteriormente escrever textos. Os pormenores dessa metodologia serão descritos na discussão sobre a escritura.

A câmera também possibilita registrar fatos extraordinários que venham a ocorrer em campo. Sobre esses fatos, Malinowski (1978) ressalta que:

[...] se algo dramático ou importante ocorre, é imprescindível que o investiguemos imediatamente, no momento em que ocorre, pois então os nativos naturalmente não podiam deixar de comentar o ocorrido, estando demasiado excitados para ser reticentes e demasiado interessados para ter preguiça mental para relatar os detalhes do incidente (1978, p. 26).

Quando se observa algum fato fora do cotidiano, além de registrá-lo por intermédio da fotografia, caso isso seja possível, também se deve tentar conversar com as pessoas presentes, tanto envolvidos na situação como observadores.

Fotografias também foram mostradas no final de cada entrevista. O objetivo dessa metodologia foi que os entrevistados refletissem sobre o outro espaço portuário estudado, o que nos auxiliou na análise de aproximação. A imagem parece ser a representação ideal para investigar a percepção dos sujeitos, pois esta (a Imagem) se descreve por si só. A palavra, entretanto, é fragmentária (CASTROGIOVANNI, 2004). A imagem é certamente mais imperativa do que a escrita, impõe a significação de uma só vez, sem analisá-la, sem dispersá-la (BARTHES, 1984).

Assim, no final de cada entrevista realizada em Buenos Aires, 20 fotografias selecionadas do Cais Mauá foram mostradas aos entrevistados e esses teceram comentários. Por sua vez, nas entrevistas realizadas em Porto Alegre, fotografias de Puerto Madero foram mostradas. Essas foram apenas apresentadas no final das entrevistas, para que isso não viesse a influenciar nas respostas dos entrevistados.

Visto a impossibilidade de representar a totalidade de um espaço por intermédio de imagens fotográficas, tentou-se ser o mais completo possível (DEPRAZ, 2008). Para tal, algumas características dessas fotografias foram: utilização de diversos ângulos e em diferentes momentos do dia, representação dos sujeitos que consomem o espaço, caso existam, e apresentação tanto da paisagem construída quanto da paisagem “natural”. Os entrevistados puderam então escolher as imagens que mais lhe chamaram atenção e tecer comentários a partir delas.

Os comentários tecidos pelos entrevistados em Buenos Aires sobre o Cais Mauá revelaram aspectos relacionados a possibilidades para o projeto de revitalização do porto de Porto Alegre e suas possíveis influências no entorno. Já os entrevistados em Porto Alegre em geral levantaram questões relativas a comparação entre os dois portos.

Foram utilizados diversos tipos de representações: mapas turísticos, *Google Maps*, *Google Earth*. Cartografia simples, que serviu de base para a construção do mapa da área estudada. Os mapas construídos tiveram como centro focal as áreas portuárias revitalizadas, a partir de onde irradiam suas zonas de influência, urbanísticas e sociais.

Primeiramente, com o objetivo de reconhecer a área estudada, sem uma estruturação anterior, as caminhadas foram realizadas sem mapas. Após esses passos iniciais, todas as outras observações se deram com o auxílio destas imagens.

Mapas turísticos de ambas as cidades forneceram a base para uma divisão inicial das áreas de influência. Com o objetivo de melhor entendê-las, essas foram estruturadas e

fragmentadas; sem, entretanto, nunca perder a visão do todo. Posteriormente, essas (di) visões do espaço urbano foram trabalhadas no *Google Earth* (disponíveis nos itens 4.1.3 e 4.2.3).

A fragmentação sócio-espacial conduzida voltou sua atenção não apenas às diferenças urbanísticas e arquitetônicas observáveis, mas principalmente aos atores que utilizam as zonas – Cenas – delimitadas.

Na tentativa de conceituar o termo “fragmentação sócio-espacial” temos que:

Fragmentação tem a ver, obviamente, com *fragmentos*. E fragmentos são partes, frações de um todo que ou não se conectam mais, ou quase não se conectam mais umas com as outras: podem ainda „tocar-se“, mas não muito mais que isso. (SOUZA, 2008, p.56).

Não se deve tomar o termo como sinônimo de “aumento de disparidades socioeconômicas” (*ibidem*), já que a perspectiva aqui é *espacial*, e não setorial. Pode-se entender como uma diminuição ou até mesmo o desaparecimento das interações espaciais, que se tornam muito mais seletivas. Dois outros pontos que não devem ser esquecidos no debate e usos do conceito são:

1) não se trata, e nem poderia tratar-se, de uma fragmentação como um estado “absoluto”, mas sim como um *processo*; 2) está-se lidando com uma *metáfora*, a qual, como toda metáfora, possui virtudes e limitações (SOUZA, 2008, p.58).

Nas divisas das fragmentações sócio-espaciais se encontram as fronteiras. Historicamente entende-se esse termo como sendo um espaço “constituído por inumeráveis pontos sobre os quais um movimento orgânico é obrigado a parar” (MARTINS, 1998, p. 10). O termo *região de fronteira*, entretanto, esvazia a noção de limite, linha ou fronteira. **Região**, aqui, diferentemente da concepção tradicional da Geografia, é entendida como o subespaço onde ocorrem entrecruzamentos de populações e culturas vizinhas.

As áreas de fronteiras aqui também podem ser entendidas como fronteiras simbólicas (CASTROGIOVANNI e GASTAL, 2006), pois “está-se lidando, na verdade, com uma cidade cada vez mais segmentada por poderosas fronteiras invisíveis, ilegais em grande parte”. (SOUZA, 2008, p.59).

Compondo um pequeno conjunto de metáforas geográficas, "limite", então, parece combinar com "fronteira" e com "região ou zona fronteira" [*Borderland*]. Esses últimos dois termos, contudo, não implicam linhas nítidas e sim regiões, nas quais uma coisa gradualmente se transforma em outra, onde há indistinção, ambigüidade e incerteza (HANNERZ, 1997).

O inventário de uma área previamente estipulada é o segundo tipo de mapa, ou croqui, construído. Ao inventariar uma área identificam-se seus usos e usuários, sendo possível então

a realização de uma análise sobre o uso atual e a possibilidade de valorização futura. Foram inventariadas algumas quadras do bairro de Puerto Madero (Apêndice 3) e a Avenida Mauá, em Porto Alegre (Apêndice 10).

Com relação ao que e como observar, destaca-se que

[...] a etnografia não é mera descrição ou recolha de dados a serem posteriormente trabalhados: o que se observa e a forma como se ordenam as primeiras observações já obedecem a algum princípio de classificação e, se não se propõe algum, o que vai presidir e orientar o seu olhar é o senso comum. Que é o que, precisamente, se pretende evitar (MAGNANI, 2000, p. 37).

O modo como se observa e descreve deve, desde o início, seguir algum tipo de classificação. A observação realizada cumpre três estágios: a observação descritiva, a observação focal e a observação seletiva. Essas fases tiveram como objetivo ganhar acesso ao campo e às pessoas e tornar a observação cada vez mais centrada nos aspectos essenciais às questões de pesquisa,

A primeira é a *observação descritiva*,

[...] cuja função é fornecer ao observador uma orientação para o campo em estudo, oferecendo descrições não-específicas, servindo também para apreender a complexidade do campo, na medida do possível, ao mesmo tempo em que desenvolve questões de pesquisa e linhas de visão mais concretas (SPRADLEY, 1980, p.34).

Essa observação é realizada durante as caminhadas iniciais, na primeira etapa. Tem o objetivo de identificar pontos de referência e de delimitar a área. Nesse contexto, Malinowski (1978) reflete sobre a necessidade da movimentação no espaço estudado e constante busca por dados relevantes por parte do pesquisador:

Não é suficiente, todavia, que o etnógrafo coloque suas redes no local certo e fique à espera de que a caça caia nelas. Ele precisa ser um caçador ativo e atento, atraindo a caça, seguindo-a cautelosamente até a toca de mais difícil acesso (MALINOWSKI, 1978, p.26).

Ser um caçador ativo implica na participação, comunicação e interação com os mais diversos atores sociais estudados. Em contrapartida a essa necessária movimentação, também haverá momentos de parar, pelo tempo que julgue necessário, observando cuidadosamente uma área previamente selecionada. Aqui então entra a fase seguinte, a *observação focal*.

Nessa fase “a perspectiva se restringe progressivamente àqueles processos e problemas que forem os mais essenciais para a questão de pesquisa” (SPRADLEY, 1980, p.34). Seus aspectos principais “estão no fato de o pesquisador mergulhar de cabeça no campo, de ele

observar a partir de uma perspectiva de membro, mas, também, de influenciar o que é observado graças à sua participação” (FLICK, 2004, p.152).

A observação focal começou então a ser utilizada na segunda etapa da pesquisa etnográfica, quando, após pré-identificado o cenário e os principais atores de cada Cena, levantaram-se hipóteses. Para testá-las, a observação então se restringiu progressivamente a determinados atores ou áreas.

A terceira e última etapa é a “*observação seletiva*. Segundo Flick (2004, p.34), ela “ocorre próximo ao fim da coleta de dados, e concentra-se, até certo ponto, em encontrar mais evidências e exemplos para os tipos de práticas e processo descobertos na segunda etapa”. Essa etapa caracteriza-se pelas observações finais, onde as hipóteses da segunda e terceira etapas já foram testadas, entretanto, o olhar, já bem acostumado, segue na confirmação das descobertas por intermédio de mais exemplos.

Tem-se a opção de dois tipos de observação, a participante e a não-participante. A primeira se caracteriza pela interação do pesquisador com os atores locais e o ambiente. Na observação não-participativa, por sua vez, a corrente de eventos, o comportamento e a interação prosseguem sem intrusão do pesquisador (FLICK, 2004).

É sempre possível participar ou não de certos eventos que se dão no objeto estudado. Hermano Vianna (1988) pesquisador que estudou o baile *funk*, por exemplo, embora convidado, se recusou a participar do baile, entretanto, documentou esse fato e também a estranheza que isso causou nos sujeitos estudados. Logo, o pesquisador não deve se colocar ingenuamente em relação ao grupo pesquisado, pois, ele ao mesmo tempo em que observa é observado, e a sua presença no grupo pode mudar os comportamentos usuais dos membros (DUARTE, 2008).

No que diz respeito ao modo como se realiza a escritura, pontua-se que na etnografia, texto e pesquisa de campo estão estritamente ligados, e não podem ser vistos como algo separado.

Chama-se a atenção para o fato de que a maneira como se faz etnografia/pesquisa de campo está intimamente ligado à forma como se escreve, ou melhor, se constroem etnografias como textos. Assim, estão intimamente relacionados na construção etnográfica a pesquisa de campo (incluindo, naturalmente, a escolha do objeto), a construção do texto e o papel desempenhado pelo leitor (PEIRANO, 1992B, p.134).

O trabalho final do etnógrafo – o texto – é fruto de muitas vozes e experiências de vida. Das vozes nativas, das vozes dos autores com que dialoga, da sua voz. “Geertz fala em ficção, Crapanzano em romance, por considerar que o seu texto é plurivocal na sua essência”



(DUARTE, 2008, p.104). Entretanto, entende-se que a função do etnógrafo não é apenas reproduzir as tantas vozes, mas interpretá-las.

A variedade do texto etnográfico é grande, pois é resultado da experiência, habilidade e estilo, assim como do comportamento em campo do pesquisador. Por essa razão, entende-se que:

[...] não há como ensinar a fazer pesquisa de campo como se ensina, em outras ciências sociais, métodos estatísticos, técnicas de surveys, aplicação de questionários. Na antropologia, a pesquisa depende, entre outras coisas, da biografia do pesquisador, das opções teóricas da disciplina em determinado momento, do contexto histórico mais amplo e, não menos, das imprevisíveis situações que se configuram no dia-a-dia no local de pesquisa, entre pesquisador e pesquisados (PEIRANO, 1992A, p.13).

Outro aspecto de relevância em relação ao texto é o que Geertz (1997) chama de *experience near* e *experience distant*, que pode ser interpretado da seguinte forma: enquanto a primeira seria a escrita direta e o trabalho com o significado no nível local, a segunda seria a produção de quadros mais gerais. A alternância entre esses níveis, o local e a interpretação geral, diferencia dois tipos de escritura (MAGNANI, 2000). Por sua vez, outra interpretação possível é explicada por Peirano (1992B, p.148):

A introdução “Being There” é sobre a pesquisa de campo, e a conclusão “Being Here” diz respeito à academia. Segundo Geertz, o texto antropológico é levado a sério porque os autores conseguem demonstrar *aqui*, para seus leitores, que estiveram *lá*, ou que fizeram pesquisa de campo. A antropologia, desta perspectiva, é mais afim ao discurso literário que próxima do discurso científico; o desafio do antropólogo está em conciliar sua visão íntima da experiência de campo com o relato claro e moderado na transmissão desta experiência.

Assim, é na academia – *Being Here* – onde o fazer etnográfico é legitimado. O leitor é, em geral, um similar, da mesma cultura ou instituição. Por sua vez, os sujeitos pesquisados raramente chegam a ter acesso ao trabalho desenvolvido.

Visto algumas características gerais da escritura e do trabalho de campo, passa-se para as distintas metodologias utilizadas para a produção textual. A primeira delas baseia-se em substituir as anotações em campo por um alto número de fotografias. Essas então servem como base de dados que originam um texto posterior à caminhada.

Para Eckert & Rocha (2002, p.3):

[...] o processo posterior da descrição etnográfica, no diário de campo, associado ao da *decoupage* e edição das imagens, torna-se um rico processo de avaliação reflexiva da própria estética da imagem, distorcidas ou não, que habitam os pensamentos do antropólogo em situação de pesquisa de campo.

Essa metodologia altera um pouco a natureza do texto escrito em campo. Tem o aspecto negativo de que nem todas as percepções aparecem novamente à consciência, ou se a fazem, seguramente não são exatamente as mesmas daquele instante real. Entretanto, “as fotografias têm uma alta qualidade icônica, a qual pode auxiliar a ativar as memórias das pessoas ou a estimulá-las/encorajá-las a elaborarem enunciados sobre situações e processos complexos” (FLICK, 2004, p.164). Outro ponto positivo é a liberação do olhar e da concentração, que foca no fenômeno em si, na paisagem, nas conversas, nos sons, enfim, não desfocando a atenção para o escrever, que naquele momento seria uma atividade impeditiva da interação com a paisagem e com os sujeitos.

Essa metodologia foi pela primeira vez praticada em espaços portuários da Nova Zelândia e da Austrália. Ao caminhar, nos meses de janeiro e fevereiro de 2010, pelos portos revitalizados de Auckland e Wellington, na Nova Zelândia, e de Melbourne, Sydney e Brisbane (Apêndice 4), na Austrália –, foram tiradas diversas fotografias, marcando assim o itinerário dessas únicas vivências. Após cada visita, foram produzidos textos descritivos com o olhar cronológico sob a imagem das fotografias, trazendo à memória várias percepções daqueles momentos. Esses também foram os passos iniciais que levaram, posteriormente, aos estudos do método etnográfico.

Naquele primeiro momento, o aporte teórico utilizado foram as Descrições Fenomenológicas. Entende-se o ato de descrever como:

[...] dizer aquilo que “vemos”, tentando ser o *mais completo possível*, ou seja, não negligenciar qualquer uma das facetas da coisa, do evento, da situação que constitui o Objeto da descrição; é também, dessa forma, se esforçar em *não preencher* o propósito com traços generalizadores inventados, que não fazem parte da experiência efetiva do Sujeito, os quais sabemos que “muito freqüentemente” se dão nesse “tipo” de experiência. Descrever supõe, pois que nos referimos a experiência singular, individuado no tempo e no espaço, e que nos atemos a ela, mesmo tendo que provar da pobreza de nossa descrição (DEPRAZ, 2008, p.30).

A Geografia tem sido referenciada, desde o seu início, também como a “ciência da descrição da paisagem” (ARAÚJO, 2007, p.79-80). Descreve-se a botânica, o clima, o relevo, mas também culturas e costumes. Toda descrição envolve uma seleção temática, um recorte da realidade e perspectivas escalares que podem variar desde o local até o global.

A descrição fenomenológica, por sua vez, é única e individual, ou seja, é o ponto de vista, ou percepção, de cada sujeito. Essa percepção é resultado da captação dos cinco sentidos – olfato, visão, tato, audição e paladar – mas, também, dos mecanismos cognitivos, os quais são variáveis, pois dependem desde a motivação, necessidade, alterações de humor, experiência, conhecimentos prévios, valores e de vários outros fatores (ROCHA, 2008).

As principais características da descrição fenomenológica são:

- não completar \ ser o mais completo possível
- não generalizar uma experiência, que é única e individual
- não inventar fatos não vivenciados
- indicadores espaciais e temporais da experiência do sujeito com\o objeto
- ater-se à vivência
- emoção; sentidos (visão, audição, tato, olfato, paladar); não negligenciar a influência da opinião dos outros na nossa própria vivência do objeto; situação histórica (tanto do objeto quanto do sujeito)
- evitar conceitos *a priori* que prolonguem a descrição
- cada experiência é única e individual, logo, o único sujeito capacitado a realizar a descrição é o próprio sujeito que a vivenciou, pois esse descreverá a sua experiência.

Ao descrever, deve-se ater-se a uma experiência singular, localizada no tempo e no espaço. O estado de humor é outro fator que influencia tanto ao escrever os textos como no momento das observações. Deseja-se, ao invés de escondê-lo, revelá-lo, para que assim seja possível compreender o porquê de certas percepções.

A sinceridade também está presente nas produções textuais, tanto ao ater-se às experiências vividas – mesmo que tenhamos que provar de sua pobreza –, quanto ao revelar o estado de ânimo. No simples ato de “ser sincero”, muitas vezes já se revelam pontos relevantes do objeto em questão. Malinowski (1978) já refletia sobre o tema:

A etnografia, ciência em que o relato honesto de todos os dados é talvez ainda mais necessário que em outras ciências, infelizmente nem sempre contou no passado com um grau suficiente de generosidade. Muitos dos seus autores não utilizam plenamente o recurso da sinceridade metodológica ao manipular os fatos e a apresentam-nos ao leitor como que extraídos do nada.

A meu ver, um trabalho etnográfico só terá valor científico irrefutável se nos permitir distinguir claramente, de um lado, os resultados da observação direta, e das declarações e interpretações nativas e, de outro, as inferências do autor, baseados em seu próprio bom-senso e intuição psicológica (MALINOWSKI, 1978, p.22).

Sob tal enfoque, a cronologia dos trabalhos escritos é importante para entender como se deu a formação do conhecimento adquirido. No CD (Arquivo - Diário de Campo) encontram-se os textos produzidos a partir dessa metodologia.

Outros três modos de produção textual utilizados na pesquisa foram: texto produzido em campo, concomitante à observação. Essa metodologia foi primordialmente utilizada nas “Observações Focais”, quando foram escolhidos alguns pontos a serem observados com objetivos específicos. O segundo modo de produção textual foi o escrito após a visita, sem o

auxílio de fotografias e baseando-se na memória. Por fim, a terceira metodologia de produção textual utilizou como ferramenta de apoio o gravador (Apêndice 1).

Por fim, destaca-se que o tipo de entrevista etnográfica é, por excelência, semi-estruturada em profundidade (TRIVIÑOS, 1987). Esse método é essencialmente empregado em combinação com a pesquisa de campo e com as estratégias observacionais.

É melhor pensar nas entrevistas etnográficas como uma série de conversas cordiais nas quais o pesquisador introduz novos elementos lentamente para auxiliar informantes a responderem como informantes. O uso exclusivo desses novos elementos etnográficos ou a sua introdução muito rápida farão com que as entrevistas assemelhem-se a um interrogatório formal. Desaparecerá a harmonia, e os informantes podem acabar suspendendo sua cooperação (SPRADLEY, 1979, p.58).

A introdução ou explicação de elementos etnográficos, obtidos em entrevistas prévias e/ou nas observações em campo, ocorreram, em geral, somente após os informantes terem organizado e explicitado seus conhecimentos a respeito do assunto.

Nas entrevistas de abordagem em *profundidade*, são utilizadas questões *semi-estruturadas* que seguem um *roteiro* pré-elaborado, porém não obrigatório, obtendo respostas *indeterminadas*.

Por entrevista em profundidade entende-se:

[...] técnica qualitativa que explora um assunto a partir da busca de informações, percepções e experiências de informantes para analisá-las e apresentá-las de forma estruturada. Entre as principais qualidades dessa abordagem está a flexibilidade de permitir ao informante definir os termos da resposta e ao entrevistador ajustar livremente as perguntas. Este tipo de entrevista procura intensidade nas respostas, não-quantificação ou representação estatística (DUARTE, 2008, p. 62).

Com o objetivo de obter as informações mais relevantes à pesquisa, tanto entrevistador quanto entrevistado são livres para moldarem as questões e respostas no decorrer da entrevista, havendo assim uma flexibilidade no que diz respeito aos assuntos abordados. Logo, temas que não foram colocados nas perguntas do questionário, mas que pareçam relevantes, podem ser inseridos. Pontua-se, entretanto, que as novas questões inseridas pelo pesquisador devem surgir em acordo com as idéias postas pelo entrevistado, ou seja, é o entrevistado quem deve guiar a direção que toma o diálogo.

Por sua vez, a modalidade de entrevista semi-estruturada:

[...] ao mesmo tempo em que valoriza a presença do investigador, oferece todas as perspectivas possíveis para que o informante alcance a liberdade e a espontaneidade necessárias, enriquecendo a investigação (LEFÈVRE, 2000, p.16).

Tendo em vista a grande quantidade e diversidade de atores sociais que de algum modo tem relação com os espaços estudados, a escolha dos entrevistados baseou-se em três

aspectos: a maior diversidade possível de atores sociais envolvidos com o tema; conhecimento do tema pesquisado; e pré-disposição dos entrevistados a participarem da pesquisa.

A seleção da amostra, intencional, considerará a quantidade, variabilidade e qualidade dos sujeitos a serem entrevistados, em termos das possibilidades deles oferecerem dados ricos, interessantes e suficientes para compor o horizonte de pensamento indicado.

Como nessas pesquisas, as pessoas interessam menos que seus discursos, a quantidade não é uma variável crítica, sendo a variabilidade muito mais crítica, considerando a necessidade de recuperação das várias possibilidades presentes num dado campo social e ideológico (LEFÈVRE, 2000, p.35).

Com esses critérios em mãos, os atores sociais contatados para entrevistas e suas relevâncias para a pesquisa encontram-se no quadro a seguir.

Tabela 2: Escolha dos atores sociais, critérios e razões

<b>Ator Social</b>	<b>Razão</b>
Turistas (TUR)	Investigar a visão dos turistas sobre o Puerto Madero e o Cais Mauá e quais os principais serviços utilizados
Morador de Buenos Aires e Porto Alegre ou da região metropolitana (MOR)	Investigar se os espaços portuários são utilizados por esses moradores e como
Sujeitos governamentais relacionados ao projeto de revitalização (GOV)	Investigar o projeto de revitalização do porto e a relação atual do com os entes públicos.
Arquitetos (ARQ)	Investigar a posição de arquitetos, responsáveis ou não pelo projeto
Trabalhador do <i>trade</i> turístico de Buenos Aires ou Porto Alegre (TRADE)	Investigar as influências do Puerto Madero e do Cais Mauá no turismo da cidade.
Organizações de bairro, ONG's ou movimentos sociais relacionados aos projetos (ORG)	Investigar a posição de distintas organizações com relação aos projetos e suas influências.
Professores universitários (PROF)	Investigar a posição de professores ou alunos universitários sobre distintos aspectos do projeto e os benefícios de se ter uma universidade na área de revitalização do porto.

Fonte: Otávio Vieira. Adaptado de Santos (2010)

A maioria dos entrevistados foi notificada do interesse em realizar uma entrevista por intermédio de email (Apêndice 5), salientando a natureza da pesquisa e sua relevância específica. A continuação da comunicação até o agendamento do horário e local da entrevista seguiu-se por email ou telefone. Por sua vez, os possíveis entrevistados que apresentavam relação pessoal com o pesquisador foram contatados pessoalmente.

O questionário que guiou as primeiras entrevistas encontra-se no Apêndice 6. Entretanto, percebendo a variabilidade de atores sociais e temas abordados, as questões foram

pensadas especificamente para cada entrevistado, levando em consideração os seguintes aspectos: o contexto e conhecimento de cada entrevistado; as entrevistas anteriores; e a evolução – descobertas e hipóteses levantadas – nos trabalhos de campo.

Assim, as entrevistas se desenrolaram a partir de uma “agenda” de tópicos ou temas que deviam ser abordados. Esta agenda funcionou mais como um *aide mémoire*, sendo possível recorrer a ela para assegurar-se de que tópicos semelhantes fossem abordados em todas as entrevistas (BURGESS, 1984).

Resumidamente, os principais temas presentes na agenda de tópicos para o Puerto Madero, em Buenos Aires foram: turismo em Puerto Madero; influência da revitalização nos bairros de San Telmo e Centro, na Reserva ecológica, na Costanera Sur, na Villa Rodrigo Bueno e na Ex Ciudad Deportiva La Boca; uso público do espaço revitalizado; visualização e comentários das fotos do Cais Mauá.

Por sua vez, os temas presentes na agenda de tópicos para o Cais Mauá, em Porto Alegre foram: o MURO da Mauá; o projeto atual proposto para a revitalização do Cais Mauá; as relações do porto com o centro da cidade e com a orla do Guaíba; a acessibilidade e segurança da área do porto e do entorno; o uso público do espaço revitalizado; e a visualização e comentários das fotos de Puerto Madero.

Entende-se que o ambiente influencia na percepção, sensação e na conduta humana. De acordo com Triviños (1987, p. 122):

Se estes [atores] são retirados do seu meio habitual é muito difícil chegar a conclusões verdadeiras sobre seu comportamento. O ambiente, o contexto no qual os indivíduos realizam suas ações e desenvolvem seus modos de vida fundamentais, tem um valor essencial para alcançar das pessoas uma compreensão mais clara de suas atividades. O meio, com suas características físico e sociais, imprime aos sujeitos traços peculiares que são desvendados à luz do entendimento dos significados que ele estabelece. Por isso, as tentativas de compreender a conduta humana isolada do contexto no qual se manifesta criam situações artificiais que falsificam a realidade, a elevam a engano, a elaborar postulados não adequados, a interpretações equivocadas.

Colocado isso, realizou-se, quando possível, as entrevistas no espaço de Puerto Madero e do Cais Mauá, seja em restaurantes, bares, universidade, caminhando ao longo do porto ou sentado à beira do Estuário da Prata ou do Lago Guaíba. Entretanto, realizar todas as entrevistas no espaço em questão poderia dificultar ou impossibilitar algumas delas, logo, isso não foi um impeditivo para a realização das mesmas.

A ferramenta de coleta utilizada foi o gravador. A gravação possibilita o registro literal e integral. “Apesar de certa discussão, a experiência indica que não afeta o resultado e oferece

maior segurança à fonte. É importante demonstrar que irá usar o gravador e verificar se o entrevistado não se sente desconfortável” (DUARTE, 2008, P.76).

Na parte inicial da entrevista realizou-se, antes de ligar o gravador, uma conversa com o entrevistado, já possibilitando a coleta de alguns tipos de dados.

Antes do início da entrevista propriamente dita, o pesquisador conversava informalmente com o turista [entrevistado], caminhava junto com ele e falava de temas relativos ao turismo [espaço portuário]. Dessa maneira, já eram identificados vários aspectos a serem relatados. Nesse período inicial da conversa, o entrevistado já começava a expor sua experiência como turista. Nesse momento, então, com o consentimento dele, era ligado o gravador e se iniciava o questionário com as questões estruturadas, sendo que as primeiras perguntas feitas eram as que o identificavam com nome completo, profissão e nível de escolaridade. Em um caso, o contato foi de 15 minutos e em outro chegou a 50 minutos (NETTO, 2005, p.118).

A duração da entrevista variou para cada entrevistado, de acordo com a necessidade apresentada. De acordo com Burgess (2001):

As entrevistas devem ser ainda cuidadosamente planejadas e temporizadas, e assim deve fazer-se uma estimativa do número de minutos que se devem atribuir a tópicos ou temas. O entrevistador também costuma estimar o tempo necessário para cobrir adequadamente todos os tópicos. Muitas vezes isso resulta de uma decisão pessoal tomada pelo investigador. Contudo, são muitos os que advogavam que não se devem usar blocos de mais de duas horas, de outro modo a fadiga atingirá ambas as partes. Por mim, acho que uma hora e meia é certamente o tempo ótimo de duração de uma entrevista não estruturada. Contudo, em cada bloco preciso de estimar o tempo que dedico às questões-chave (BURGESS, 2001, p.131).

Tal citação refere-se ao modelo não estruturado ou informal de entrevista, a qual se aproxima das realizadas.

No total, foram realizadas 15 entrevistas em Buenos Aires relacionadas ao Puerto Madero, sendo três sujeitos do *trade* turístico (TRADE); um turista brasileiro (TUR); dois turistas ingleses e uma neo-holandesa (TUR); um morador da grande Buenos Aires (MOR); dois professores universitários estudiosos do tema (PROF); dois arquitetos (ARQ); dois representantes da comunidade de San Telmo (ORG); um representante do governo que trata do casco histórico (GOV); e uma moradora do bairro e editora de site privado sobre o Puerto Madero (ORG).

Tabela 3: Entrevistas realizadas em Buenos Aires

<b>Ator Social</b>	<b>Profissão</b>	<b>Duração</b>	<b>Data e horário</b>	<b>Local da Entrevista</b>	<b>Modo de Contato</b>
1 - TRADE	Gerente do Hotel Babel localizado no bairro de San Telmo	55 min	21/7/2010 19h	Apartamento do pesquisador, localizado ao lado do hotel	Pessoalmente
2 - TRADE	Guia do Museo Munich – localizado na Costanera Sur	45min	25/7 - 16h	Museu Munich	Pessoalmente no museu
3 - TUR	Administrador	28min	28/7 - 15h	Puerto Madero	Pessoalmente
4 - MOR	Morador da região metropolitana de Buenos Aires (Partido de Lomas de Zamora)	24min	30/7 - 18h	Puerto Madero	Pessoalmente
5 - PROF	Professor de Geografia e Turismo da Universidade de Buenos Aires (UBA)	50 min	10/8 – 15h	UBA – Departamento de Geografia	Email
6 - PROF	Doutoranda em Ciências Sociais UBA	1h 26min	12/8 – 14h	UBA – Departamento de Sociologia Urbana	Email
7 - ARQ	Arquiteto – Criou o projeto de alagamento da Reserva Ecológica, chamado de “Playas del Centenario”	55 min	12/8– 20h	Cafê Havana – Bairro Belgrano	Email
8 - ORG	Editora do jornal mensal “El Sol de San Telmo”	1h 38min	20/8 – 10h	Cafê no Bairro de San Telmo	Email
9 - GOV	Empregado do Governo - Responsável pelo Casco Histórico	50 min	20/8 – 16h	Cafê Poesia – Bairro San Telmo	Email
10 - ORG	Dono de Livraria localizada no bairro San Telmo	1h e 12 min	21/8 - 12h	Cafê Poesia	Email
11 - TRADE	Guia de Turismo – Agencia Tangol	1 hora e 8 min	25/8– 12h	Apartamento do pesquisador, na rua Balcarce em San Telmo	Pessoalmente
12 - ARQ	Arquiteto	33 min	27/8 - 14h	Escritório do arquiteto, localizado na Avenida de Mayo	Telefone
13 - ORG	Diretora do site <a href="http://www.nuevopuertomadero.com">www.nuevopuertomadero.com</a>	1h e 30min	2/9– 18h	Cafê Starbucks do Puerto Madero	Email
14 - TUR	Turista Inglesa, Estudante	6 min	9/9 - 18h	Albergue em San telmo	Pessoalmente
15 - TUR	Turista Inglês, Estudante	16 min	9/9 - 18:30	Albergue em San telmo	Pessoalmente

Fonte: Otávio Vieira

Por sua vez, em Porto Alegre foram realizadas 11 entrevistas relacionadas ao tema da revitalização do Cais Mauá, sendo três arquitetos (ARQ), duas professoras universitárias (PROF); um sujeito do *trade* turístico (TRADE), representante da Secretaria de Turismo (GOV), representante do Departamento de Esgotos Pluviais (DEP), órgão responsável pelo



MURO da Mauá (GOV), um vereador, responsável por projetos na orla e no centro (GOV), duas representantes de movimento social, sendo uma argentina moradora de Buenos Aires na época habitando em Porto Alegre (ORG), superintendente da Secretaria de Portos e Hidrovias (SPH), órgão responsável pelos portos Marcílio Dias e Navegantes (GOV) e um líder comunitário da Vila Chocolate (ORG).

Tabela 4: Entrevistas realizadas em Porto Alegre

<b>Ator Social</b>	<b>Profissão</b>	<b>Duração</b>	<b>Data e horário</b>	<b>Local da Entrevista</b>	<b>Modo de Contato</b>
1 ARQ	Não divulgar a pedidos do entrevistado	-	-	-	-
2 TRADE	Agente de Viagens	50min	16/10/10 20h	Casa do pesquisador	Pessoalmente
3 GOV	Trabalha na Secretaria de Turismo de Porto Alegre	2h 2h	21/10 - 10h	Secretaria de Turismo de Porto Alegre	Email
4 ARQ	Arquiteta e autora de dissertação sobre Puerto Madero no mestrado de arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS	1h e 15mins	27/10 - 14h	Salão de festas do edifício da entrevistada	Email
5 GOV	Vereador de Porto Alegre responsável por projetos relacionados à orla	45 min	1º /10 - 14h	Gabinete do Vereador na Câmara Municipal dos Vereadores de Porto Alegre	Email
6 GOV	Engenheiro do Departamento de Esgotos Pluviais (DEP), responsável pelo MURO da Mauá	1h e 20min	8/11 - 9h	Escritório do Engenheiro, no DEP	Email
7 TUR	Bióloga - Moradora de Buenos Aires passando uma temporada de 1 mês em Porto Alegre	1h	8/11 - 18h	Comunidade ligada a Educação Ambiental onde ela estava morando	Pessoalmente
8 ORG	Escritora - Membro do Movimento Defenda a Orla do Guaíba	50 mins	12/11 - 9h	Apartamento da entrevistada	Email
9 GOV	Superintendente da Secretaria de Porto e hidrovias (SPH)	15min	18/ 11 - 9h	Escritório do Superintendente, na SPH	Telefone
10 ARQ	Engenheira e Professora de Arquiteta estudiosa dos projetos a revitalização da frente-de-água de Miami, EUA, e do Cais Mauá	1h e 46min	9/11 - 10h	Biblioteca da Faculdade de Educação da UFRGS	Email
11 PROF	Mestre em Arquitetura e	48min	1º /5/2011 –	Loja onde trabalha a	Pessoalmente

	Urbanismo pela UFRGS. Autora do trabalho sobre urbanização nas Ilhas do Delta do Jacuí		14h	entrevistada	
--	--	--	-----	--------------	--

Fonte: Otávio Vieira

No que diz respeito à análise das entrevistas, essa se iniciou na fase da transcrição das gravações. Com esse material em mãos, os apontamentos relevantes de cada entrevista foram distribuídos ao longo do texto, de acordo com os temas relacionados. Os atores sociais foram identificados pelas siglas acima listadas com o respectivo número da entrevista ao lado. Logo, no decorrer dos textos serão encontradas os seguintes modelos de siglas: (TRADE1), ou seja, TRADE = trabalhador do *trade* turístico e 1 = primeira entrevista; ou (ORG8), ORG = organização de bairro, ONG ou movimentos sociais relacionados ao projeto e 8 = oitava entrevista.

Depois de investigados ambos os espaços portuários, lançou-se mão da Análise de Integração Urbana, desenvolvida por Costa (2001).

### 2.3.2 Análise de Integração Urbana

O método de Integração Urbana permite desenvolver uma análise com o objetivo de: (1) incluir *Integração Urbana* como um dos critérios de análise das propostas de desenho urbano da cidade; (2) melhor identificar os problemas e aprender de outras experiências (COSTA, 2001).

Os níveis de Integração Urbana podem ser analisados tanto nos projetos já desenvolvidos (Puerto Madero) quanto nos em fase de planejamento ou de implantação (Cais Mauá). Isso significa dizer, de modo simplificado, que os objetos de análise são: a nova realidade física, no primeiro caso, e a atual realidade física e os planos de desenvolvimento, no último caso.

Podem-se identificar dois níveis de Integração Urbana: Integração com a Cidade (*town integration*) e Integração com o Local (*site integration*).

A *Integração com a Cidade* está relacionada com o grau de integração existente entre o projeto de renovação da área portuária e o planejamento da cidade. Para tal análise, algumas perguntas podem ser feitas, tais como: o projeto faz parte do planejamento estratégico e físico da cidade? O projeto está articulado com a administração urbana da cidade? O projeto

responde a alguns objetivos urbanos da cidade, como o desenvolvimento do turismo, por exemplo?

Por sua vez, entende-se por *Integração com o Local* o grau de interação existente entre o projeto da área portuária ao tecido urbano, mais especificamente ao entorno, ou seja, está relacionado à proposta do desenho urbano local. Para pesquisar o grau de integração local, tais perguntas vêm ao nosso auxílio: O projeto tem continuidade com o entorno, e com a mesma qualidade arquitetônica? Existem barreiras físicas que impedem o acesso? O projeto oferece alguma nova infra-estrutura a já existente no entorno?

*Integração com o Local* também está relacionada à integração da população – seja a do entorno, a dos bairros mais afastados ou mesmo a dos habitantes da região metropolitana – à nova realidade urbana, não apenas por intermédio dos benefícios físicos, mas também pela indução da criação de novas oportunidades de emprego e interação social.

Embora considerando que cada projeto é um caso único, alguns fenômenos comuns podem ser identificados em ambas as escalas de análise, são os *Fatores de Integração com a Cidade* (em número de quatro) e *Integração com o Local* (em número de seis).

Tabela 5: Fatores de Integração com a cidade

<b>Fatores de Integração com a Cidade</b>	<b>Como verificar:</b>
1 – Os critérios pelo qual a área foi selecionada para a renovação urbana.	Por intermédio das perguntas: Por que o espaço portuário foi selecionado? A área foi selecionado para: induzir desenvolvimento urbano para aquela parte da cidade ou para as áreas do entorno? criar novas centralidades? ajudar a recuperar as áreas do entorno? integrar-se a outros investimentos em infra-estrutura? Criar novos espaços de lazer para a população na área portuária, como parte de uma rede de espaços de lazer/ambiental/cultural/turístico?
2 – Relação do planejamento urbano do projeto com o planejamento da cidade.	Verificar com o planejamento estratégico da cidade e com outros projetos urbanos.
3 – A coordenação do projeto de revitalização com os principais investimentos em infra-estrutura na cidade.	Verificar investimentos feitos na cidade em acessibilidade, transporte público, ambiental e infra-estrutura básica, justificando assim o desenvolvimento do projeto.
4 – Debate e participação pública. Embora esse fator possa não ter implicação direta na integração da cidade ao projeto.	Maturação progressiva de idéias de desenho urbano, conceitos e propostas físicas, progressivamente alcançando um acordo em alguns aspectos do projeto.

Fonte: Otávio Vieira. Adaptado de Costa (2001)

Tabela 6: Fatores de Integração com o Local

<b>Fatores de Integração com o Local</b>	<b>Como verificar:</b>
1 – Os benefícios da área do entorno dos investimentos realizados.	Melhora da acessibilidade e transporte público, benefícios na infra-estrutura, acesso aos serviços oferecidos.
2 – Existência de continuidade de pedestre com ambos os espaços públicos (entorno e área renovada) altamente qualificados, garantindo que a nova área não seja um espaço segregado.	Análise paisagística e estudo de campo.
3 – Retirada de existentes ou previstas barreiras urbanas, permitindo continuidade entre o entorno e a área renovada	Retirada ou não de ruas e vias férreas e barreiras do relevo.
4 – Extensão de eixos urbanos principais para dentro da área renovada.	Continuidade confortável de pedestres e carros. Eixos transversais e longitudinais.
5 – Existência de alinhamento de fachadas entre o entorno e a área renovada.	Esplanadas (local para andar ou dirigir ao longo das orlas) nos espaços públicos, conectando essas fachadas à água; e novos eixos urbanos integrando as fachadas existentes à nova estrutura construída.
6 – Resposta intencional, dentro da área de intervenção, às necessidades específicas do entorno.	Verificar se os resultados, mesmo que positivos, dos projetos no entorno, foram intencionais, ou seja, se estavam previstos no projeto.

Fonte: Otávio Vieira. Adaptado de Costa (2001)

A verificação desses fatores deve ser tanto abrangentes – relacionadas às características comuns a todos os projetos – quanto específicas – que ocorrem em cada um – considerando a situação existente e as práticas de planejamento da cidade na sua avaliação.

A Integração Urbana não pode ser medida apenas pelo preenchimento desses fatores, pois se deve considerar a relativa importância de cada critério em cada caso. Assim, essa técnica pode ser utilizada em realidades diferentes, mas sempre levando em consideração que a interpretação da realidade física e do planejamento implica em entender a história, as realidades locais e as características do projeto e do planejamento urbano.

Observam-se algumas características comuns entre praticamente todos os processos de revitalizações portuárias, e uma pergunta pode ser feita sobre o resultado dessas operações diz respeito à relação entre a *cidade existente* e essa *nova área urbana*.

Integração Urbana é um dos principais fatores no sucesso de um projeto de revitalização portuária, pois, quanto menor o nível de integração, maior será o nível de segregação e vice-versa. Existem exemplos de casos de revitalização portuária que apresentam satisfatória integração da cidade, ou seja, alinhada com o planejamento estratégico e físico e articulada com os investimentos gerais em infra-estrutura de toda a cidade, porém segregado do entorno, sendo os limites do projeto uma barreira entre cidade altamente qualificada e áreas urbanas não qualificadas.

Esse é o caso do projeto de revitalização portuária de Lisboa realizado para a Expo 98, um dos doze projetos analisados por Costa (2001). Sinteticamente, identificou-se satisfatória Integração com a Cidade, devido ao alinhamento da revitalização com os projetos de infraestrutura realizados em toda a cidade e com o planejamento urbano; entretanto, insatisfatória Integração com o Local, ou, segregação socioespacial, pois apresenta rígidos limites nas jurisdições do projeto, e, devido às diferentes instituições de planejamento, levou à segregação nos espaços públicos.

O contrário também é possível, pois um projeto pode ser uma ação isolada do planejamento da cidade, apresentando assim um desalinhamento com relação ao planejamento urbano, mas tendo boas respostas na Integração com o Local, retirando barreiras e aumentando espaços públicos já existentes. Uma revitalização portuária que se encaixa no exemplo descrito, ainda na cidade de Lisboa, é o projeto experimental na área portuária Companhia Lisnave. Identificou-se uma baixa Integração com a Cidade na proposta, ou seja, não conectada ao transporte público, pouca participação da população e nenhuma integração com outros projetos de infra-estrutura; entretanto, alcançou alguns fatores de Integração com o Local, tais como: a criação de passagens dentro dos prédios e nos espaços públicos, quebrando uma barreira e possibilitando melhor acesso; melhoramento do espaço público físico, integrando a área revitalizada à área urbana vizinha, altamente qualificada; e a continuidade ao sistema de rua principal (*ibidem*).

Assim, o último capítulo abre com a Análise de Integração Urbana de ambos os projetos em questão, o projeto de Puerto Madero e o atual proposto para o Cais Mauá. Essa pesquisa, por utilizar do método etnográfico, investiga primordialmente as relações que se dão no nível micro ou escala da percepção, logo, foi possível analisar melhor a Integração com o Local do que a Integração com a Cidade.

Depois de realizada esse análise, foi então desenvolvida a análise de aproximação, que permitiu apontar possíveis similaridades e diferenças entre os espaços portuários.

### 2.3.3 Por uma análise de aproximação

“Aproximação” esvazia o termo “comparação”, que pode dar uma idéia de prescrição. Ao realizar uma análise de aproximação entre o Puerto Madero e o Cais Mauá, não se deseja prescrever a esse um projeto similar daquele.

Características similares de modelos de revitalizações portuárias, como parcerias público-privadas, desejo de reintegrar a frente-de-água abandonada ao tecido urbano e foco na atividade turística, entre outras, permitem e fazem necessário aos planejadores investigar casos semelhantes. Os patrimônios portuários apresentam, em geral, características físicas similares, possibilitando assim a aplicação de projetos arquitetônicos de escritórios internacionais.

O modelo padrão e global de revitalização portuária teve início em 1966, com o projeto do Inner Harbour da cidade de Baltimore – Estados Unidos –, seguido por Boston e Nova York. Já na década de setenta foram realizados projetos em diversas cidades inglesas, tais como Londres, Liverpool e Bristol. A partir da década de 80 diversas cidades do oeste europeu, tais como Barcelona, Amsterdam, Berlim, Lisboa e Marselha tiveram suas frentes-de-água revitalizadas; Nova Zelândia e Austrália também seguiram tais modelos.

Na década de 90, esses modelos padronizados chegaram a países em desenvolvimento, como os do sudeste asiático, africanos, latino-americanos, árabes e caribenhos, e mesmo em Riga, capital da Letônia, maior cidade dos países Bálticos pós-socialistas (BISCHOF, 2007).

Desse modo, os projetos foram, como um movimento em cascata, influenciando-se mutuamente, e a investigação de modelos anteriores foi sempre essencial para o desenvolvimento de um novo.

Nesses dois grupos de países, os que fazem e os que mandam fazer, duas relações podem ser observadas: o contexto econômico e o planejamento urbano de cada um dos grupos. Os primeiros países citados – americanos, europeus e da Oceania – apresentam fortes economias, o que propiciou que o capital investido em tais projetos viessem de dentro dos próprios países. Por sua vez, os segundo países, em desenvolvimento, tiveram seus projetos financiados, na sua maioria, por investidores externos.

Com relação ao diferente planejamento urbano dos dois grupos, fica a pergunta se o modelo de revitalização portuária dos países desenvolvidos, que se baseia em aspectos tais como assentamento de baixa densidade voltado para a classe alta, exploração da atividade

turística e edificações de escritórios voltadas ao mercado financeiro, é o ideal para as espontâneas, não planejadas e relativamente caóticas cidades dos países em desenvolvimento?

Em uma análise de aproximação, parece ser tão importante destacar as similaridades quanto as diferenças de cada caso.

Estudos de planejamento comparativos sugerem que pode haver perigos em basear políticas prescritivas em analogias inapropriadas. Como muito da literatura profissional e de planejamento é verdadeiramente internacional, uma comparação simples e direta pode falhar em reconhecer as diferenças locais e circunstâncias particulares de cada caso. O que funciona em uma cidade e em determinado tempo, pode não ser transferido facilmente para outra situação. Pouco se tem levado em consideração as características singulares de cada localidade, o entorno do porto, a cultura, as relações sociais, a economia, enfim, as necessidades sócio-urbanas de cada sociedade/*urbe*.

Com relação a estudos antropológicos realizados no exterior, Peirano (1990, p.10) cita que “algumas investigações já transpõem as fronteiras nacionais, com estudantes indo para Guiné Bissau, Costa Rica, Goa, Argentina, Estados Unidos. Eles seguramente trarão uma dimensão contrastiva enriquecedora”. Assim, o conhecimento de outra realidade, diferente da de origem do pesquisador, aportará pontos de vistas diferentes e de grande validade, se adequados a sua realidade.

Nessa pesquisa, a aproximação entre os casos de Puerto Madero e do Cais Mauá se deu após investigado cada um dos portos separadamente.

Tal aproximação teve dois objetivos centrais: investigar aspectos positivos e negativos da experiência de Buenos Aires, e, se possível, adaptá-los à realidade de Porto Alegre, e identificar como um projeto de revitalização portuária baseado em modelos internacionais pode afetar as áreas do entorno.

Apresentados os caminhos metodológicos que guiaram a coleta de dados, o próximo passo é discutir os pressupostos teórico-conceituais pelos quais se analisou as respectivas revitalizações dos espaços portuários.

### 3 REVISÃO TEÓRICO-METODOLÓGICA

O fenômeno das revitalizações dos espaços portuários de Puerto Madero e do Cais Mauá será analisado a partir de seus Espaços Geográficos, conceito central da Geografia, mas que aqui, também se apresentam como Espaços Turísticos.

Tendo em vista os conceitos geográficos que emergem a partir desse conceito central, é o de Paisagem que parece dar as maiores contribuições para a compreensão dos objetos. Contudo, não negligenciaremos os conceitos de Lugar, Território, Rede e Escala, que embora expostos brevemente, serão de grande valor para as discussões posteriores.

Outros dois temas que completam essa Revisão Teórico-Metodológica são a revitalização, sendo a revitalização portuária seu subitem, e as categorias da etnografia urbana.

#### 3.1 Espaço Geográfico – Turístico

“A Terra do geógrafo não é um planeta, mas, para retomar a expressão de Husserl, o *solo* da experiência [...]” (BESSE, 2004, p.92)

Espaço Geográfico, o objeto de estudo da Geografia, é um conceito que vem modificando-se ao longo dos anos. No surgimento da Geografia como ciência, por volta de 1870, conhecida como Tradicional, até os anos cinquenta do século XX, os conceitos-chaves discutidos eram paisagem e região natural; embora Ratzel, já em seu livro Antropogeografia (1882), colocasse o homem na área de estudo da Geografia, ao introduzir os conceitos de território e espaço vital.

Entre os anos 1950 e 1970, a Geografia foi chamada de teórico-quantitativa, e se apoiava principalmente na física e nos modelos matemáticos para realizar suas análises, sendo o método hipotético-dedutivo considerado o mais adequado para suas pesquisas.

O conceito de paisagem é deixado de lado, o de região é reduzido ao resultado de classificação de unidades espaciais segundo procedimentos de agrupamento e divisão lógica com base em técnicas estatísticas. (CORRÊA, 2003, p.20).

A noção de Espaço, contudo, é mantida como conceito-chave e a Geografia passa a ser considerada como ciência social, ou ainda, como ciência espacial.

A partir dos anos 70, as geografias crítica e humanista surgem como um modo de explicar o mundo real, o mundo vivenciado no lugar. Os conceitos de Paisagem, Região e Território ressurgem, enquanto emerge o de Lugar, associado ao sentimento de identidade.



A Geografia Humanista está assentada na subjetividade, na intuição, nos sentimentos, na experiência, no simbolismo e na contingência, privilegiando o singular e não o particular ou universal e, ao invés da explicação, tem na compreensão a base de inteligibilidade do mundo real (CORRÊA, 2003, p. 30).

A sociedade é então compreendida – não explicada – pela sua relação com o espaço, ou seja, em como a organização espacial influencia no viver de cada cidadão e nas suas relações. O geógrafo, assim, deve estar preparado para as contingências e experiências das relações possíveis entre sujeito-espaço.

Besse (2004), por sua vez, assim descreve o conceito de Espaço Geográfico:

[...] é um espaço da vida, mas um espaço pelo qual a vida se expressa, um espaço no interior do qual a vida *descobre* significações que são indissoluvelmente as suas e lhe concernem, numa interexpressão do subjetivo e do objetivo, que é distintivo da vida real (BESSE, 2004, p.90).

O Espaço é entendido por intermédio das relações humanas que nele se dão, das experiências de vida, dos sentimentos de pertencimento ou não. Tem como base o singular, e se tornar inteligível ao investigar as percepções, experiências e intuições que cada sujeito tem dele/nele. A busca de significações do espaço é um dado elementar da vida em contato com a Terra, “é uma qualidade essencial do lugar em que o homem se encontra, dando à sua experiência do momento uma essência e uma densidade próprias” (*ibidem*, p.88).

Ao analisar a comunicação existente entre Geografia Humana e Espaço, observa-se “um espaço concreto, espaço praticado, vivido e percebido, um espaço da vida. A realidade geográfica é o dos mundos vividos da humanidade, e o geógrafo, por consequência, deve levar em conta esta realidade para formular seu discurso” (BERQUE, p.87, 2004).

É necessário, então, inserir-se no espaço objeto da pesquisa, que é vivido por diversos atores sociais, identificar esses atores, compreender seus modos de vida e interpretar suas ações no espaço. Para tal, é *mister* ver o espaço não apenas pelas lentes do pesquisador, mas pelos olhos dos atores que o vivenciam, colocando-se no lugar do outro.

Como já foi pontuado (p.18), o Espaço é formado por um “conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, 1996, p.63). Os objetos são os fixos, representam a materialidade, os elementos estáticos; são a *forma* que esses tomam por intermédio da ação humana e, ao serem instalados, modificam o espaço. Por sua vez, as ações são os fluxos, os quais dão vida aos fixos; são representadas pelo movimento humano, por toda a vida que anima a sociedade, as relações sociais. Essas

ações são impulsionadas por uma necessidade do homem em sua vida cotidiana, que busca, através das ações, uma forma de se firmar, de “existir”.

O Espaço, assim, é o conjunto indissociável de fluxos e fixos, e devem ser concebidos como sistemas que interagem.

De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma (SANTOS, 1996, p.63).

Em um movimento de retroação, o sistema de objetos condiciona o sistema de ações dos sujeitos, enquanto esse é o que produz aquele. Os objetos, entretanto, têm a capacidade de mudarem suas funções ao longo do tempo. “A cada momento histórico cada elemento muda seu papel e a sua posição no sistema temporal e no sistema espacial, e, a cada momento, o valor de cada qual deve ser tomado da sua relação com os demais elementos e com o todo” (SANTOS, 1985, p.9). Assim, compreender o Espaço Geográfico é compreender o movimento histórico-social de construção do espaço e sua relação com a sociedade.

Santos (1985) analisa o conceito de Espaço em torno de quatro categorias fundamentais, forma, função, estrutura e processo, que devem ser consideradas em suas relações dialéticas.

Tomados individualmente representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade (SANTOS, 1985, p. 52).

Na tentativa de aproximar-se ao máximo da compreensão da totalidade, descrever-se-á cada uma dessas categorias separadamente, embora seja fundamental analisá-las em seu conjunto.

*Forma* é como os objetos se apresentam aos nossos olhos, são os aspectos visíveis. Entende-se, entretanto, que o “espaço não pode ser estudado como se os objetos materiais que formam a paisagem trouxessem neles mesmos sua própria explicação” (SANTOS, 1982, p.58). A *função*, por sua vez, pode ser compreendida como o papel – o uso – desempenhado por cada objeto em determinado tempo histórico. A relação entre essas duas categorias é direta: uma forma é criada para desempenhar uma função – embora ambas possam ser alteradas ao longo do tempo –, não existe função sem uma forma correspondente.

Já *estrutura* é a natureza sócio-econômica de uma sociedade em dado momento e se apresenta como categoria fundamental, pois, sem entender a estrutura de cada período, não é possível captar a natureza histórica do Espaço (CORRÊA, 2003). Por fim, *processo* é como

cada objeto se modifica ao longo do tempo, tanto na sua forma, como em sua função e estrutura. É o processo histórico e responde às questões porque, para que e para quem o Espaço foi/é produzido e consumido.

Tais categorias, no caso do Cais Mauá, podem ser identificadas, numa visão simplificada, da seguinte maneira:

- Forma: ruas, acessos, edificações, armazéns, docas, galpões, guindastes, MURO, navios, etc.
- Função: todas as funções portuárias como atracação dos navios e armazenagem e transporte de carga. Atualmente o Cais Mauá perdeu a sua função portuária sendo assim um porto não-operacional; em câmbio, abriga alguns eventos culturais, serve, por exemplo, como *boulevard* para passeio, para embarque de barco turístico e se mantém como sede da Superintendência de Portos e Hidrovias, responsável pelas funções portuárias dos portos Marcílio Dias e Navegantes.
- Estrutura: condicionantes sócio econômicos de Porto Alegre que influenciam no porto Cais Mauá. Podem-se analisar as esferas globais, regionais e locais que interagem e modificam o Espaço.
- Processo: a construção do Cais Mauá se deu para atender a demanda de mercadorias comercializadas via mar e foi útil, em sua época, não apenas para os que trabalhavam diretamente nas atividades portuárias mas para todos os cidadãos de Porto Alegre. Sua forma, função e estrutura foram se alterando desde um importante fator econômico para a produção local até o quase completo abandono. Isso se deu devido a sua falta de competitividade, baixo valor agregado, tecnologia ultrapassada e conseqüente perda de lucratividade. Atualmente é alvo de revitalização baseando-se em modelos internacionais.

Conceituado Espaço Geográfico, é então na comunicação desse com o Espaço Turístico que diversas relações se fazem possíveis. Os fluxos turísticos modificam os espaços e criam uma nova dinâmica territorial. Forma, função e estrutura, ao se adaptarem aos novos atores, podem ser alteradas, surgindo assim um espaço turístico.

Assim, a atividade turística manifesta-se:

[...] como experiência espacial. Como geografia em ato; em que o vivenciar a presença em diferentes arranjos do campo relacional Espaço Geográfico assume um valor único para os sujeitos que viajam, em um momento de reflexão e de constituição de uma narrativa pessoal sobre o mundo, sobre o modo como o interpretam e sobre sua identidade particular enquanto sujeitos inseridos nessa trama (PIMENTEL, 2010, p.48).

O Espaço Turístico é, em geral, um espaço de lazer utilizado nos momentos de tempo livre, com exceção do turismo de negócios. Para a OMT, o Turismo implica em um deslocamento de 24 horas e que inclua um pernoite (RODRIGUES, 2001). Ampliando esse conceito, entende-se que essa atividade deve ser vista “quer como uma atividade econômica quer como uma atividade humana” (CASTROGIOVANNI, 2004, p.182). Essas duas faces do turismo são indissociáveis, entretanto, vemos nas relações humanas a finalidade do turismo, enquanto a atividade econômica seria apenas um meio para que essas relações se concretizem.

O Espaço Turístico também se constitui a partir das motivações de cada viajante, tais como econômica, de conhecimento cultural, religiosa, de aventura, de visita a conhecidos, de estudos e tantas outras, que mudarão o modo como esse espaço é percebido.

Ao entender o Espaço Turístico por intermédio da percepção dos sujeitos turistas, esse seria um espaço novo, inexplorado, de curiosidade, de novas culturas e paisagens a serem descobertas. Sendo assim, a identidade que os turistas teriam com o “novo” espaço visitado seria, na tentativa de adjetivá-la, fraca, momentânea e passageira. Visto isso, compreende-se então o porquê de o etnólogo “desconfiar da viagem a ponto de odiá-la”, enquanto o olhar do etnógrafo se caracteriza pela densidade na descrição e na interpretação dos signos, o do turista seria efêmero, construindo assim uma relação fictícia entre olhar e paisagem (AUGÈ, 1994).

Procurando compreender essa relação Sujeito – Espaço Turístico, o conceito de Entre-Lugar (CASTROGIOVANNI, 2004), parece ser válido. Entretanto, para discutí-lo, é necessário antes conceituar Lugar.

Lugar seria a relação entre o Sujeito e o Espaço vivido, onde estariam presentes pelo menos três aspectos: forte sentimento de identidade, referência histórica e relações pessoais. Entendemos, assim, Lugar, pela concepção de Augè (1994) de Lugar Antropológico, que se define como identitário, relacional e histórico. Identitário porque o lugar de nascimento, as regras de residência, etc., são como uma inscrição no solo que compõe a identidade individual; relacional, pois são referências compartilhadas que designam fronteiras e marcam a relação com seus próximos e os outros; por fim, é histórico na medida em que os nativos têm nesse espaço referências históricas.

Em oposição, os não-lugares não se definem como identitários, relacionais ou históricos. São permeados por pessoas em trânsito, como auto-estradas, aeroportos ou supermercados, onde lá, você ou eu, não importa, somos apenas mais um.

Para melhor compreender o Espaço Turístico, lança-se mão do conceito de Entre-Lugar turístico. Nele, o Sujeito turista, ao buscar identificar-se, conhecer a história e manter

algumas relações pessoais, estaria tentando Lugarizar-se – embora nem todos busquem isso. Logo, ao conseguir realizar essas ações apenas em parte e momentaneamente, o Espaço Turístico, para o turista, se constituiria então em um Entre-Lugar.

O entre-lugar *turístico* parece ser a *lugarização* do espaço turístico, substanciada pelo visitante na dialogicidade estabelecida entre o seu lugar (lugar conhecido) e o lugar/não-lugar visitado (desconhecido). Ele é simbólico, enquanto existência, mas possui uma densidade representativa, a partir da Cultura. Portanto, depende das incorporações tempo-espaciais do Sujeito visitante. Ele confunde o lugar de origem com o lugar/não-lugar visitado. Com a sua constituição, passa a ser uma parte do todo que é espaço turístico (CASTROGIOVANNI, 2004, p.98).

O turista então traz todas as experiências, conhecimento e sentimentos do Seu Lugar, e dialoga com as do Lugar visitado, constituindo, nesse “choque” de referências, o Entre-Lugar – ou “Terceiro Espaço”. Esse parece ser um espaço temporal. Ele não existe na sua concretude material. Ele é representativo e depende de cada Sujeito, ao estabelecer relações entre o seu Lugar com o Lugar do outro, um outro Lugar.

Na formação de um Espaço Turístico, alteram-se suas formas, funções e estrutura. Ao inserir novos atores, com distintas visões de mundo, o Lugar anteriormente vivido apenas pela comunidade, agora é também consumido pelos turistas, e é nessa relação, comunidade – turistas, que os sujeitos locais têm que se adaptar e (con) viver. Por conseguinte, é também alterada a percepção de Lugar dos atores locais, criando-se, para esses, um “novo” Lugar.

Com o objetivo de atender/criar o desejo de uma demanda, por vezes cria-se Espaços completamente novos ou adaptam-se os já existentes. Nesse contexto, se dão as revitalizações de espaços com valor patrimonial e que se encontram em desuso ou degradados, de onde emerge o conceito de Paisagem.

### 3.2 Paisagem

“Quem é geógrafo sabe abrir os olhos e ver”  
(Jean Brunhes *apud* BESSE, 2004, p.76).

O Espaço Geográfico analisado por intermédio do conceito de Paisagem se mostra como um exercício do olhar, uma experiência de proximidade com as coisas. Sendo assim, o principal dos sentidos que atua para o seu reconhecimento é a visão, embora a audição, o olfato e o tato também desempenham papéis complementares. A idéia de Paisagem também está ligada à existência de um *horizonte*.

A representação unicamente cartográfica do Espaço apresenta algumas limitações, que seriam compensadas pela noção de Paisagem (BESSE, 2004). O mapa ou a carta são

representações que tendem a homogeneizar o Espaço em determinada Escala, são bidimensionais e apresentam uma visão aérea e vertical. A Paisagem, por sua vez, é tridimensional, não homogênea, apresenta uma visão horizontal ou oblíqua e se caracteriza por um vai-e-vem de diferentes Escalas – o que está em primeiro plano é representado em uma Escala distinta do que está no horizonte (LACOSTE, 1977).

Na Paisagem existe um desnível entre o ponto de observação e o local observado. Se lançarmos nosso olhar sobre um terreno em que há uma elevação, esconde-se o que está de trás dessa, distinguindo a paisagem de um ou de outro lado de tal monte. Nesse contexto, estariam presentes duas características: os “espaços mascarados”, ou seja, a área que foge do olhar e os diferentes pontos de vista possíveis de um mesmo Espaço, que conformariam diferentes Paisagens. Logo, a proporção e a disposição dos espaços mascarados e dos visíveis dependem do ponto de observação. No mapa bidimensional, contudo, é possível apenas um ponto de vista (*ibidem*).

Além dessas características, é essencial compreender Paisagem como relação, como mediação, entre a percepção do sujeito que vê e os objetos. Esses são divididos entre naturais (que não são obras do homem) e fabricados ou sociais (resultados do trabalho humano). “A Paisagem indicaria uma situação relacional entre os sujeitos e uma porção do espaço” (PIMENTEL, 2010, p.56), sendo a existência dos dois essencial para a definição do conceito. Assim, a Paisagem está tanto no sujeito (nosso cérebro) quanto no objeto (as coisas do ambiente) (BERQUE, 2004).

A percepção da Paisagem é individual, e, por isso, cada sujeito a representa diferentemente. A Paisagem seria da ordem do sentir, ausência de objetivação.

As montanhas, as árvores, os prédios, os lagos estão lá, contudo, é a partir da percepção e da estruturação particular do conjunto desses elementos pelos sujeitos que eles adquirem uma compreensão simbólica e têm algum sentido atribuído (*ibidem*, p.57).

Para Tuan (1980), a percepção:

[...] é tanto a resposta dos estímulos externos, como a atividade proposital, na qual certos fenômenos são claramente registrados enquanto outros retrocedem para a sombra ou são bloqueados. Muito do que percebemos tem valor para nós, para sobrevivência biológica e para propiciar algumas satisfações que estão enraizadas na cultura (TUAN, 1980, p.4).

Diversos fatores influenciam a percepção que cada sujeito faz da Paisagem. É possível que um mesmo sujeito a perceba de modo distinto em momentos diferentes. Por exemplo, um

turista que visita um atrativo pela segunda vez tem sua percepção alterada pela experiência anterior.

Os mecanismos cognitivos pertencentes à percepção do indivíduo são constantemente variáveis, pois dependem desde a motivação, necessidade, alterações de humor, experiência, conhecimentos prévios, valores e de vários outros fatores, para que se possa estabelecer uma resposta do sujeito na contribuição ao processo perceptivo (ROCHA & PÁDUA, 2008, p.7).

Para compreender as preferências ambientais de um sujeito, além desses fatores, também é necessário examinar sua herança biológica, criação, educação, trabalho e arredores físicos (TUAN, 1980). Outro fator importante é como os elementos são observados por pessoas de diferentes grupos sociais. Escolaridade, gênero, diferenças socioeconômicas, idade, também seriam fatores que influenciariam na percepção urbana.

Cada pessoa forma uma imagem diversa da cidade, e isso tem a ver com a forma como ela a percebe, como nela vive, como nela se sente. Segundo Merleau-Ponty (1999, p.3), “tudo aquilo que sei do mundo, mesmo por ciência, eu o sei a partir de uma visão minha ou de uma experiência do mundo, sem a qual os símbolos da ciência não poderiam dizer nada.”

Apesar das possíveis diferentes percepções pelos mais variados sujeitos, a importância desse tipo de investigação no espaço urbano reside na busca de padrões e de respostas que se repetem, sendo possível, assim, fazer um mapeamento ou estruturação dos padrões gerais da cidade percebida.

Em outra concepção de Paisagem, estariam presentes três filtros: o fisiológico, o sócio-cultural e existencial (ROUGERIE & BEROUTCHACHVILI, 1991):

Existiria o filtro fisiológico, condizente a uma estruturação cognitiva de percepção do mundo que é própria da espécie humana e comum a todos – salvo casos especiais de deficiência. [...]. Existiria o filtro social e cultural, que colocaria ao sujeito um modo de ver a realidade que seria próprio de seu grupo e que diferiria de outros no tempo e no espaço. E ainda existiria um terceiro filtro, que seria aquele existencial, próprio da intencionalidade e da história pessoal de cada sujeito (PIMENTEL, 2010, p.58).

Esses filtros interagem entre si, e a representação da Paisagem em cada sujeito está relacionada à própria existência, ao modo como cada sociedade em seu tempo cria as paisagens de acordo com suas necessidades e à história pessoal de cada sujeito.

Em sendo assim, a instituição da Paisagem, como maneira de os sujeitos (coletivos ou individuais) se relacionarem com o mundo, antes de ser algo comum a todos parece estar ligado à cultura e ao modo como as sociedades relacionam-se (*ibidem*, p.60).

Para Santos (1982), Paisagens são formas mais ou menos duráveis. Ela é o resultado da acumulação da atividade de muitas gerações, como um processo sempre em constante movimento de formação; a Paisagem nada tem de fixo, de imóvel (*ibidem*).

A revitalização é um fenômeno que exemplifica, de forma mais rápida e observável, esse processo de mudança na Paisagem. Tem como objetivo melhorá-la, e para isso a modifica e a transforma. Logo, ao mesmo tempo em que se adaptam às novas necessidades da sociedade, as alterações na Paisagem consequentes de uma revitalização devem sempre procurar manter características originais.

Ao observar atentamente os espaços portuários revitalizados, os objetos naturais e objetos sociais se destacam fortemente na Paisagem. Esses Espaços apresentam tanto uma “paisagem natural”, representada pelas frentes-de-água, como uma “paisagem construída ou social”, ou seja, suas edificações característica de portos que contam sua história. Ambas devem ser valorizadas e preservadas ao se desenvolver um projeto de revitalização.

Entra aqui então o conceito de rugosidades (SANTOS, 1989), ou seja, marcas na Paisagem que representam diferentes momentos do desenvolvimento de uma sociedade, e que não devem ser apagadas, para que assim esses momentos possam ser identificados. Como exemplo disso destaca-se, em Puerto Madero, a preservação dos armazéns, dos guindastes e de algumas embarcações antigas.

Como o Espaço não é homogêneo, entende-se que um projeto de revitalização não pode ser desenvolvido apenas com base cartográfica e arquitetônica, pois no espaço revitalizado são possíveis diversas Paisagens, dependendo do ponto de vista do observador. O arquiteto, ao projetar “Seu” projeto dentro do escritório nunca conseguirá ver as tantas possibilidades de Paisagens, podendo assim, como frequentemente tem acontecido, criar esses “espaços mascarados”, cobrindo a visão tanto dos objetos naturais como dos objetos fabricados, tão presentes nos espaços portuários. Deve-se, então, ir a campo, pois é apenas no ver e sentir a Paisagem que se perceberá a real necessidade do Espaço em questão.

No Turismo, existe tanto a Paisagem vista e percebida pelos sujeitos *in loco* – paisagem-matriz – quanto a representação dessa por intermédio de fotos, cartões-postais, guias de viagem, entre outros, que tem suas composições cuidadosamente produzida por especialistas, chamada de paisagem-marca (BERQUE, 2004). Nessa relação, Pimentel (2010, p.63) destaca que “há a produção de uma paisagem-matriz que retroage sobre a paisagem-marca, na medida em que esses locais são adaptados para melhor receber esses visitantes”.



Entendemos então a Paisagem turística como a:

[...] institucionalização da forma de se relacionar com o meio produzido pelo turismo [...]. Ela não se restringe apenas a uma admiração estética, mas diz respeito a uma forma de o homem relacionar-se com o mundo [...]. Corresponde à inscrição de um significado no espaço, à institucionalização de vistas a serem contempladas, a reproduções pictóricas canonizadas, a discursos escritos e orais sobre os lugares, um *corpus* que conforma uma leitura do mundo [...]" (PIMENTEL, 2010, p.63).

As relações dos sujeitos turistas e dos sujeitos locais com a Paisagem turística são distintas, pois ela será percebida diferentemente, embora reconhecida, por ambos, como Paisagem turística.

Aspecto fundamental dessa Paisagem é a presença dos sujeitos como parte dela. Os turistas ajudam a reconhecê-la como tal. Por sua vez, a comunidade local, se relacionando diferentemente com a “nova” Paisagem, consome esse Espaço Turístico de modo limitado, seja pelos altos preços dos serviços e produtos ou pela espetacularização das atividades praticadas, o que, a seguir, definiremos como “tradições inventadas”.

Por vezes, os produtores e planejadores dos Espaços Turísticos excluem a comunidade local da Paisagem que “deve” ser vista. Esta costuma exercer funções, empregos, que representam a um empresário, não necessariamente local, e desse modo os sujeitos locais são inseridos na Paisagem do Espaço Turístico. Essas atividades, contudo, não refletem sua identidade, sua cultura, pois eles apenas representam certa força verticalizante. O exemplo clássico desse tipo de Espaço Turístico são as cadeias do tipo *Club Mediterranè, resorts* em praias privadas onde as relações do turista com os sujeitos locais, quando existem, se limitam aos contatos dentro desse espaço confinado.

A partir da observação da paisagem pode-se obter uma interpretação inicial das relações existentes entre essa e a sociedade.

A análise da paisagem que se vê é reveladora do social; por isso podemos afirmar que a observação da paisagem permite-nos interpretar os processos físicos, biológicos e humanos que nela estão impressos constituindo-se um método para a compreensão das condições naturais e sociais vigente num determinado lugar (ROMANZINI, 2009, p.40).

Nessa direção, locais que comumente fazem parte da Paisagem turística podem ser discutidos, como é o caso de *shopping centers*, feiras, museus, edifícios residenciais ou comerciais, serviços gastronômicos, praças, entre outros, na tentativa de interpretar as relações existentes entre sujeito e Paisagem.

Estudar o conceito de Paisagem e a representação que cada sujeito faz dela nos parece essencial para a análise dos espaços portuários revitalizados. Esses apresentam formas e

funções recentemente modificadas, ou em vias de, e por isso se destacam na percepção que cada sujeito faz dessa “nova” paisagem urbana.

Visto alguns relevantes aspectos do conceito de Paisagem, devemos, nesse momento, iniciar uma discussão que julgamos ser essencial para a compreensão dos nossos objetos, a revitalização de espaços com valor patrimonial e simbólico, mas em desuso e/ou degradados.

### 3.3 Revitalização

Com o objetivo de discutir o tema das revitalizações, alguns tópicos relevantes vêm à tona. Primeiramente, pontua-se o papel central que tem o reconhecimento do valor patrimonial cultural (i) material. Logo surgem temas como o processo de degradação dos centros urbanos, as cidades pós-modernas e o *city-marketing*. O conceito de Território, por sua vez, embora discutido brevemente, auxiliará na compreensão dos fenômenos da gentrificação e da segregação sócio-espacial, processos que costumam ocorrer nas áreas revitalizadas e/ou nos seus entornos.

De acordo com o dicionário Houaiss (2005), o termo revitalização é a “ação, processo ou efeito de revitalizar, de dar nova vida a alguém ou a algo”. Como segunda possibilidade entende como sendo uma “série de ações mais ou menos planejadas, provenientes de um grupo, comunidade etc., que buscam dar novo vigor, nova vida a alguma coisa”.

Assim, ao analisar a palavra revitalização, essa pode vir a sugerir uma visão errônea sobre a área de intervenção, visto que não se trata de dar nova vida a um espaço que estava morto. Certos patrimônios objetos de revitalização são intensamente utilizados, em geral, por sujeitos de menor poder aquisitivo.

Outros termos também costumam ser utilizados e por vezes criticados, tais como renovação, reabilitação ou requalificação.

Primeiramente *renovação* está relacionada à substituição de formas urbanas existentes por modelos contemporâneos. Nessas áreas, os modelos de edificações pré-existentes têm sido preservados, embora a inclusão de modelos contemporâneos sejam frequentemente construídos.

*Reabilitação* constitui um processo integrado de recuperação de uma área que se pretende salvaguardar, implicando no restauro de edifícios e na revitalização do tecido econômico e social, a fim de tornar a área atrativa e dinâmica, com boas opções de habitabilidade. Esse termo parece ser o mais similar à revitalização, entretanto, ele não abarca

a construção de novas edificações. *Requalificação*, por sua vez, engloba processos de alteração em uma área urbana com a idéia de lhe conferir nova função (ou novas funções), diferente(s) daquela(s) pré-existente(s) (SILVEIRA, 2007).

Smith (1982) comenta alguns desses termos dizendo que:

Redesenvolvimento não envolve reabilitação de antigas estruturas, mas a construção de novos prédios em terrenos previamente desenvolvidos. Uma série de outros termos são freqüentemente usados para se referir ao processo de gentrificação, e todos eles expressam uma atitude especial para o processo. "Revitalização" e "renascimento" sugerem que os bairros envolvidos estavam de alguma forma desvitalizados ou culturalmente moribundo. Embora às vezes esse seja o caso, freqüentemente, é verdade que muitas comunidades da classe trabalhadora são desvitalizadas por intermédio da gentrificação<sup>6</sup> (SMITH, 1982, p.139).

O autor sugere que algumas dessas áreas perdem vida, ao invés de ganharem, como sugere o termo revitalização. A alteração da classe social, com a nova população moradora apresentando diferenças econômicas, étnicas e/ou raciais, os novos padrões de consumo e as novas paisagens criadas no lugar podem acarretar na perda da identidade local, concretizando assim uma revitalização a qual não queremos.

Em geral, as revitalizações estão concentradas nos centros urbanos, pois nessas regiões estão localizados muitos e distintos tipos de patrimônio culturais (i) materiais bastantes presentes na memória coletiva.

Para que um patrimônio seja objeto de revitalização, deve existir uma tradição cultural nessa sociedade que o considera como tal, e que está diretamente ligada à memória individual ou coletiva. “A palavra tradição deriva do latim *traditio*, que significa transmitir, passar o testemunho daquilo que existiu e se deseja que continue a existir, como era” (COLAÇO, 2006, p.1). Ou seja, o conceito de tradição pressupõe a ideia de conservação e de restauro.

Atualmente, a relação entre tradição e recuperação patrimonial privilegia, no âmbito do urbanismo, a revitalização. Essa se difere de conservação e restauro, pois, se revitaliza não apenas o patrimônio em si, mas toda a área do entorno, além de as modificações nas edificações serem grandes, não tendo como objetivo mantê-las exatamente como eram.

Wallace (2011) chama de “movimento de revitalização” ao processo de modificação do sistema cultural, pelo qual muitas sociedades passam com o objetivo de sobrevivência, e o conceitua da seguinte maneira:

---

<sup>6</sup> Tradução de: Redevelopment involves not rehabilitation of old structures but the construction of new buildings on previously developed land. A number of other terms are often used to refer to the process of gentrification, and all of them express a particular attitude toward the process. “Revitalization” and “renaissance” suggest that the neighborhoods involved were somehow devitalized or culturally moribund. While this is sometimes the case, it is often true that very vital working class communities are devitalized through gentrification.

Um movimento de revitalização é definido como um esforço deliberado, organizado e consciente dos membros de uma sociedade para construir uma cultura mais satisfatória. A revitalização é então, do ponto de vista cultural, um tipo especial do fenômeno de mudança cultural: as pessoas envolvidas no processo de revitalização devem perceber sua cultura, ou algumas áreas principais dela, como um sistema; corretamente ou não devem sentir que este sistema cultural é insatisfatório; e eles devem inovar não meramente itens discretos, mas um novo sistema cultural, especificando novos relacionamentos assim como, em alguns casos, novas características (WALLACE, 2011, p.2).

Esse autor entende o termo “revitalização” – de um dado sistema cultural – como um processo, e identifica cinco fases para que essa revitalização se dê, que vão de uma perspectiva do sujeito para uma mudança na sociedade.

Ao entender, então, que a revitalização patrimonial também é um *processo*, utilizaremos o conceito de “movimento de revitalização”, fazendo sua transferência das fases pelas quais um sistema cultural passa para adaptar-se às novas técnicas, para as fases pelas quais todo patrimônio passaria, até chegar ao seu novo estado revitalizado.

A primeira delas é o *estado estável*, onde são percebidas modificações de técnicas para satisfazer algumas necessidades. Tais alterações não chegarão a perturbar esse estado, desde que as novas técnicas não deixem de satisfazer as necessidades. A segunda fase é o *período de stress individual – patrimonial – crescente*, onde o patrimônio experimenta um stress crescente, resultado da eficiência decrescente de certas técnicas, que não se adaptam mais a sua *forma*. A terceira fase é o *período da distorção cultural – patrimonial*. Enquanto algumas sociedades toleram por algum tempo altos níveis de stress crônico de um patrimônio, outras avançam e experimentam mudanças tentando diminuir o stress. Nessa fase, a *forma* e/ou *função* do patrimônio estão internamente distorcidas com relação à *estrutura* da sociedade; os elementos não se relacionam harmonicamente e o stress continua aumentando. Logo as tentativas de adaptação às novas técnicas são desiludidas, e aparece a “ansiedade” patrimonial sobre a perda de um modo de “vida”. A quarta fase é o *período de revitalização*. Após a completa deterioração do patrimônio, para evitar sua “morte”, derrubada, esse é revitalizado. Finalmente, a quinta fase é o *novo estado estável*. A *forma* e a *função* desse novo estado patrimonial estão provavelmente diferente em padrão do estado estável anterior, reinventado e mais adaptado à *estrutura* (WALLACE, 2001).

Essas cinco fases serão relacionadas aos armazéns revitalizados de Puerto Madero.

Com relação aos centros urbanos, a partir dos anos 50, diversas cidades nos Estados Unidos, Europa e América Latina passaram por um processo de esvaziamento populacional dessas áreas. Tal fenômeno aconteceu devido à fuga das indústrias do centro para a periferia,

e conseqüentemente dos trabalhadores. Estas encontraram nos subúrbios melhores condições para produzir, tanto devido ao baixo preço da terra quanto ao desenvolvimento tecnológico dos transportes, que possibilitou a entrega das mercadorias não apenas na cidade próxima, mas também nos mais longínquos pontos do globo.

Esse processo causou uma degradação dos centros urbanos. Diversas propriedades foram abandonadas e uma nova população, de menor renda, começou a ocupar essas áreas, que se tornaram locais indesejados e aparentemente perigosos. O declínio econômico também se deu pela queda das atividades no varejo, devido à mudança nos hábitos de parte da população, que foi morar em bairros afastados e passou a fazer compras no comércio próximo de casa ou em *shopping centers* (JANUZZI & RAZENTE, 2007).

No limiar do século XXI, entretanto, observa-se uma revalorização dessas áreas por intermédio de projetos de revitalização urbana.

Para solucionar os problemas de abandono ou decadência de partes das cidades, surgiu um novo modelo de intervenção urbana, denominado revitalização urbana, o qual deveria se apoiar em novos empreendimentos, criando incentivos e condições satisfatórias para a viabilidade dos projetos (JANUZZI & RAZENTE, 2007, p.2).

O patrimônio material – como praças, edifícios e ruas – tem sido revitalizado tanto pelo poder público quanto pelo privado, que tem se interessado por essas zonas anteriormente degradadas, mas que agora, com o auxílio da atividade turística, possibilita uma nova opção de lazer e ganhos financeiros.

As revitalizações dos centros urbanos não são fenômenos isolados e são influenciados por forças globalizantes – verticalizantes. Podem-se identificar alguns aspectos que caracterizam esses fenômenos e um deles seria a “homogeneização nacional, institucional e ideológica” (MAFFESOLI, 2004, p.17). Essa homogeneização dos espaços se encontra primordialmente nas cidades pós-modernas, que apresentam diversas características similares relacionadas ao modo como estes são consumidos e produzidos, construindo, assim, paisagens semelhantes.

Jameson (1992, p.120) cita o Japão para dar um típico exemplo de “cidade pós-moderna”:

As antigas ruas tornam-se, assim, os corredores das lojas de departamentos, as quais, se pensarmos no Japão, tornam-se por sua vez o modelo e o emblema, a estrutura secreta interna e o conceito da “cidade” pós-moderna, que já pode ser vista, como era de esperar, em algumas partes de Tóquio. (1997, p.120)

Esses tipos de cidade, ou pelo menos partes fragmentadas dessas, estão presentes na maioria dos países que participam da ordem capitalista.

Outra característica apontada por Maffesoli (2004), típica tanto dos sujeitos como das cidades pós-modernas, é a importância que a imagem passa a assumir na constituição do sujeito e do urbano. Aqui, entendemos que essa imagem é tanto do sujeito em si como dos objetos que o sujeito consome, como a cidade, por exemplo. Jameson (1997), quando discute o novo afloramento do interesse pela arquitetura observada nos sujeitos pós-modernos – apontando essa como uma característica desse período –, entende isso ser um “desejo por outra coisa”, sendo que muitas vezes o que interessa ao sujeito:

[...] é um apetite pela fotografia: o que queremos consumir hoje não são os próprios edifícios, que mal podemos reconhecer quando passamos pelas vias expressas. O reflexo condicionado dos centros urbanos os transformou em algo insípido até nos lembrarmos de suas fotos [...] (JAMESON, 1992, p.120)

O período pós-moderno também se caracteriza pela forte relação que os sujeitos têm com o presente, chamado de “presentismo” por Maffesoli (2004, p.27), e que “contamina as representações e as práticas sociais, em particular as juvenis”. É uma sensação de *carpe diem*, no qual “o gozo não é mais remetido a hipotéticos e „róseos amanhãs”, e sim vivido, seja lá como for, no presente” (*ibidem*, p.28).

O Turismo é uma atividade fundamental nessas cidades e a relação entre turistas e comunidade local também tendem a seguir certos padrões. Por exemplo, com relação ao modo como a comunidade reage quando em contato com os turistas.

O encontro de turistas com pessoas e coisas tendem a modificar o jeito de ser e a visibilidade do hospedeiro, com possíveis padrões de *mis-em-scène*. O agente da modificação pode ser a própria comunidade ou um operador de turismo. Em casos radicais, a evocação de um passado do qual nada sobrou também leva a sociedade, governos e operadores a promoverem verdadeiras produções teatrais onde o turista pode até ser ator interativo (YÁZIGI, 2009, p.20).

Turistas buscam a autenticidade (individualidade) de cada lugar que visitam, entretanto, sabem que, em geral, a encontrarão de modo espetacularizado; buscariam assim uma “autenticidade espetacularizada”.

Um exemplo característico de autenticidade espetacularizada é a “Janta-Show” – que se encontra tanto em Buenos Aires, com o Tango, como na Nova Zelândia, com a dança local da população aborígene Maori, e certamente em muitas outras “culturas turísticas”. Essa é uma forma global de mostrar um artefato cultural para turistas, que é adaptado e modificado para tal fim. Entretanto, não deixa de ser um modo, interessante para turistas convencionais –

que utilizam os produtos turísticos oferecidos pela oferta turística local –, de divulgar a cultura local.

Os países e as cidades competem entre si pela atração do maior número de turistas possíveis, e, para tal, utilizam o *city marketing*. Esse “constitui-se na orientação da política urbana à criação ou ao atendimento das necessidades do consumidor, seja este empresário, turista ou o próprio cidadão” (PINTO, 2001, p.21).

Quando a cidade é vista como um produto, técnicas e estratégias de marketing são desenvolvidas para atrair não só turistas, mas também investimentos e desenvolvimento industrial e empresarial, novos residentes, e ainda, influenciar a sociedade local (marketing interno) (DEFFNER, 2005).

Segundo Deffner (2005,):

Atualmente, a imagem da cidade em alguns casos parece ter um papel mais importante do que a sua realidade, no que diz respeito a moldar a opinião dos visitantes, investidores e seus residentes com relação ao lugar. Técnicas de marketing são frequentemente usadas para ajudar na transformação da cidade em um centro pós-industrial de turismo, cultura e desenvolvimento.<sup>7</sup> (DEFFNER, 2005, p.2).

Nas cidades pós-modernas, que têm o turismo como umas das fontes principais de ingresso, a imagem é fundamental para atrair tanto investidores como turistas e novos moradores. O que se observa nessas cidades é a homogeneização da imagem, pois o *marketing* atua de modo similar nessas grandes metrópoles.

Em contrapartida às forças homogeneizadoras que atuam nas cidades, observa-se uma mescla da valorização da cultura local – com o objetivo de se diferenciar do todo – com a padronização – de paisagens, aspectos financeiros e comerciais –, necessária para entrar no circuito turístico mundial.

Os mais ricos constroem centros ditos pós-modernos onde cabem cinemas, teatros, restaurantes, bares, exposições, arquitetura feita para impressionar ETs. Nem assim deixam de ser lugares; e também, basta escapar alguns metros além de seus limites para encontrar o cotidiano do morador. Acontece que em vários países o cotidiano é de uma tristeza laciante, tediosa, não só pelo que acontece no lugar vivido, mas também pelo que os fantasmas toldeiam a cidadania (YÁZIGI, 2009, p.15).

A espetacularização das cidades pós-modernas homogeneiza a paisagem. Edifícios (principalmente cadeias hoteleiras, mas também a arquitetura contemporânea de edifícios

---

<sup>7</sup> Tradução de: Today, the image of a city in some cases seems to play a more important role than its reality in shaping the opinion held by visitors, investors and its residents with regard to the place. Marketing techniques are often used to help towards the transformation of a city into a post-industrial centre of tourism, culture and development.

comerciais e residenciais) se assemelham na China, Nova Zelândia, Turquia, Inglaterra, Estados Unidos ou Brasil. Nesse sentido, a revitalização de certos espaços também é semelhante, tanto paisagisticamente como socialmente (classes sociais que ocupam esses espaços). Enquanto isso, nas cidades menos desenvolvidas, embora seus sítios turísticos se assemelhem aos dos países desenvolvidos, com curtas caminhadas, encontra-se, nas proximidades, o viver do lugar, que nada tem de espetacular.

As revitalizações na maioria das vezes são realizadas pelos grupos dominantes com o apoio do governo, logo, são esses atores sociais que decidem o que deve ser preservado e o que e como pode ser alterado. Esses grupos seguem então seus interesses próprios, criando e inventando tradições, sobrepondo-as às existentes, o que se poderia chamar de “tradições inventadas” (HOBSBAWN & RANGER, 2002). A particularidade destas tradições inventadas é que a referência ao passado histórico existe, mas a relação de continuidade com este, proposta como real é, pelo contrário, fictícia (COLAÇO, 2011).

Para compreender a apropriação de espaços revitalizados por entes privado e/ou públicos, lançamos mão do conceito de Território (HAESBAERT, 2003, p.168), que diz ser “um espaço sobre o qual se exerce um domínio político e, como tal, um controle de acesso” por intermédio das fronteiras. Nesse processo de territorialização (T) dos atores egemônicos nos espaços revitalizados, é comum dá-se a des-territorialização (D) de atores sociais de menor renda.

Quando nos reportamos à des-territorialização, precisamos deixar claro se estamos nos referindo à imbricação de suas dimensões: uma política, mais concreta, e outra cultural, de caráter mais simbólico.

[...]. Embora fronteiras de domínio político possam corroborar e mesmo criar uma identidade cultural [...], nem toda fronteira de apropriação territorial no sentido cultural coincide com e/ou proporciona uma fronteira política concreta (HAESBAERT, 2003, p. 169).

Esse processo de des-territorialização vem sempre acompanhado à re-territorialização (R), o que forma a tríade T-D-R, recurso analítico que será útil para identificar certas exclusões – inclusões de grupos sociais nos espaços revitalizados.

Tema vinculado a essa tríade, o fenômeno da gentrificação não raras vezes ocorre nesses espaços.

No fenômeno da revitalização dos centros urbanos, entram em conflito as populações de menor poder econômico, que ocupavam ou ainda ocupam esses espaços, e os novos atores sociais que desejam para aí se mudar ou trabalhar. Quando esses novos atores compram as



antigas edificações, seja para restaurá-las ou para derrubá-las e construir novas, pode ocorrer a expulsão dos moradores que antes ali ocupavam, que seria definido pelo conceito de gentrificação (SMITH, 1986).

Assim, apesar de todos os aspectos positivos que as revitalizações nos centros urbanos podem trazer para a cidade e seus moradores, esses projetos podem levar a certos fenômenos de exclusão, como a gentrificação e a segregação socioespacial.

Esses dois fenômenos têm estreita relação entre si. Primeiramente abordaremos o tema da segregação socioespacial, mais genérico e utilizável em diversos casos. Gentrificação, por sua vez, é um conceito mais específico e recente, ligado às renovações de áreas, ao mercado imobiliário e à troca de uma classe social por outra.

A segregação sócioespacial é apontada por alguns autores (CORRÊA, 2003) como estando ligado à divisão social do espaço, ou seja, refere-se às residências e não às indústrias, comércios e serviços (divisão econômica do espaço), ainda que destas não estejam desvinculados. Logo, o conceito é discutido a partir do ponto de vista da segregação residencial, o qual emergirá da localização diferenciada no espaço urbano destas classes sociais fragmentadas. Em outras palavras, é a capacidade que cada grupo social tem de pagar pela residência que ocupa.

Por esse viés, existem dois tipos de segregação: a auto-segregação e a segregação imposta. A primeira referindo-se à segregação da classe dominante, ou seja, atores sociais de alta renda desejam segregar-se, mantendo-se assim afastados dos grupos menos favorecidos e impedindo o consumo desse espaço pelas classes mais baixas, devido ao alto preço dos serviços oferecidos. Já a segunda refere-se aos grupos sociais cujas opções de como e onde morar são pequenas ou nulas. Em um projeto de revitalização, podem-se encontrar ambos os tipos.

Já para Santos (1989), o conceito de segregação econômica conduziria à segregação social ou étnica. Esse autor enfatiza a responsabilidade do Estado em minimizar tal fenômeno. Acreditamos, no caso das parcerias público-privadas frequentemente praticadas nos projetos de revitalizações, que o Estado tem papel fundamental em diminuir a segregação social e étnica; impondo normativas à realização dos projetos.

No que diz respeito ao fenômeno da gentrificação, o termo foi primeiramente usado por Ruth Glass em 1964 (SILVEIRA, 2007), quando essa descreveu o processo pelo qual os

bairros de trabalhadores de Londres estavam recebendo investimentos públicos e privados com o objetivo de vender esses apartamentos „embelezados“<sup>8</sup> para uma classe média.

Cabañas y alojamientos pobres y modestos – dos cuartos arriba y dos abajo – han sido tomados [...] y se han transformados en residencias elegantes y caras. Una vez que ese proceso de *gentrification* empieza en un distrito, se extiende rápidamente hasta que la mayor parte de los ocupantes de la clase trabajadora son desplazados y todo el carácter social del distrito cambia.<sup>9</sup>  
(<http://members.lycos.co.uk/gentrification/whatisgent.html> apud BARRETTO, 2008, p.127)

Inicialmente esse fenômeno esteve circunscrito a países americanos e europeus, responsáveis pelas primeiras revitalizações urbanas. Entretanto, logo se espalhou para diversas outras cidades onde projetos de reurbanização levaram a expulsão de moradores para atores de maior poder aquisitivo.

Barretto (2008) conceitua o termo do seguinte modo:

[...] es un neologismo que viene del vocablo inglés, *gentrification*, que podría significar enoblecimiento o refinamiento, ya que *gentry* quiere decir aristocracia, o gente fina, también puede ser traducido como elitización. También se utiliza como sinónimo “calificación” o “cualificación” en el sentido de dar cualidad a los espacios (2008, p. 126)<sup>10</sup>.

Dependendo da maneira como é realizado, esse processo também pode ser chamado de higienização social ou de limpeza social, especificamente, devido à violência contra direitos humanos com que, por vezes, tais ações são realizadas.

O que pontua o termo gentrificação é que este envolve, fundamentalmente, a expulsão de habitantes que ali residiam, devido à revalorização – especulação – imobiliária, em detrimento de outra classe social, em geral uma classe média alta. Os antigos habitantes, que moravam em residências geralmente alugadas, são obrigados a mudar-se para bairros afastados, o que, aliado à precariedade do transporte público, os causa um grande prejuízo, visto que esses na sua maioria trabalham em áreas próximas à suas residências.

Acompanhado ao fenômeno do deslocamento de setores de menor renda vêm junto os investimentos e melhoras tanto nas habitações, que são renovadas e reabilitadas, como em toda a área afetada: comércio, equipamentos e serviços. Isso implica em mudanças no

<sup>8</sup> O termo inglês *Gentrification* pode ser traduzido como embelezamento.

<sup>9</sup> Tradução: Pousadas e pobres e modestas acomodações - dois quartos para cima e dois para baixo – tem sido tomados [...] e são transformados em casas elegantes e caras. Uma vez iniciado este processo de gentrificação começa em um bairro, se espalha rapidamente até que a maioria dos ocupantes da classe trabalhadora é deslocada e todo o caráter social do distrito muda.

<sup>10</sup> Tradução: [...] É um neologismo que vem do Inglês, *gentrification*, o que poderia significar enobrecimento ou refinamento, como *gentry* significa nobreza, ou gente fina, também pode ser traduzido como elitização. Também é usado “qualificação” como sinônimo, no sentido de dar qualidade aos espaços.

mercado do solo e da moradia, de modo que desempenham um papel decisivo os agentes do solo: os proprietários, os promotores imobiliários – as imobiliárias –, os governos – locais e nacionais –, as entidades financeiras, assim como os ocupantes – em regime de propriedade ou aluguel – que padecem as conseqüências. Em conjunto, o fenômeno costuma levar a uma maior apreciação pelas áreas renovadas e inclusive uma recuperação do valor simbólico dos centros urbanos. Atualmente se considera a gentrificação como a expressão de uma mudança social profunda (HERZER, 2008).

Barretto (2008, p.127) cita alguns pontos que caracterizam o termo:

[...] una reestructuración espacial profunda en varios sentidos y es un proceso que carga contradicciones sociales. En primer lugar, se refiere a una expansión del área física del centro; en segundo lugar, a la difusión del poder cultural del centro de la ciudad y, finalmente, a un proceso de transformación del centro de la ciudad de acuerdo a una cultura internacional de mercado.<sup>11</sup>

Smith (1986) considera que a disputa de mercado, primordialmente os interesses dos promotores imobiliários, é o principal motor dos projetos de gentrificação, visto que esse é um processo orientado pela oferta de imóveis.

Também citamos Featherstone (1995), que entende o termo gentrificação como um movimento primordialmente da nova classe média, que agrega características da pós-modernidade, demonstrando uma necessidade de adquirir capital cultural; e para tal, essas “novas” áreas se apresentam como ideais.

O processo de *gentrification* interessa-nos aqui não somente porque assinala o redesenvolvimento da trama cultural das áreas urbanas centrais, mas também porque ressalta o perfil dos grupos da nova classe média que, sob muitos aspectos, são os produtores, transmissores e consumidores dos estilos de vida que supõem a “estilização da vida” sensível à cultura. Esses grupos desenvolveram disposições que os fazem receptivos aos bens e experiências culturais pós-modernas; eles têm, portanto, interesses diretos e indiretos na acumulação de capital cultural, tanto em termos pessoais como no que se refere à sua vizinhança e à cidade mais ampla. (FEATHERSTONE, 1995, 151)

Um dos consumidores das habitações construídas nos espaços revitalizados são os chamados *yuppies*<sup>12</sup> ou “novos ricos”:

Esses gentrificadores não são a elite no sentido tradicional, mas ocupam os altos cargos de uma nova economia mundial e, claro, são bem pagos por isso. Seriam pessoas relativamente jovens e urbanas, que possuem formas específicas de emprego e consumo. Ou seja, fazem parte de uma elite global e normalmente estão nos mais

<sup>11</sup> Tradução: [...] uma profunda reestruturação espacial em vários sentidos e é um processo que carrega as contradições sociais. Primeiro, se refere a uma expansão física do centro da cidade; em segundo lugar, a disseminação do poder cultural do centro da cidade e, finalmente, a uma transformação do centro da cidade de acordo com uma cultura internacional de mercado.

<sup>12</sup> Sigla da língua inglesa que significa Young Urban Professional (Jovem Profissional Urbano), ou então Young Upwardly-Mobile Professional (Jovem Profissional em Ascensão)

altos cargos técnicos e administrativos de firmas, órgãos e corporações internacionais. Apesar de fazer parte de uma classe média, o padrão de consumo do *yuppie* envolve outros atributos, desassociados ao mundo da família e do subúrbio, por exemplo (BERNHARDT, 2008, p.3).

Tanto os agentes produtores quanto os consumidores são fundamentais na concretização desse fenômeno, entretanto o foco está no âmbito da produção e não do consumo. Aqui o indivíduo consumidor não teria um papel significativo e, de certa forma, seguiria as tendências do mercado.

Smith (1986) identifica três tipos de agentes produtores responsáveis por esse fenômeno: os que compram as propriedades degradadas, as revitalizam e vendem para lucro; os que as compram, revitalizam e moram nelas, chamados de *occupier developer*; e os que as compram, revitalizam e alugam.

A grande crítica aponta que geralmente os gentrificadores são vistos como os agentes consumidores, e não os agentes produtores, ou seja, os que tornam esse fenômeno possível no sentido material. Isso corresponde àqueles que constroem e desenvolvem toda a estrutura física necessária para que a transformação ocorra, ou seja, os promotores imobiliários com o amplo apoio do Estado (*ibidem*).

Ao relacionar o conceito de Território com o fenômeno da gentrificação, observa-se o movimento T-D-R (HAESBAERT, 2003). Os moradores que tiveram que sair, em algum momento, se territorializaram (T) nos espaços abandonados do centro (nesse momento não houve uma des-territorialização); logo, com a revitalização da área, foram des-territorializados (D) pelos produtores e novos consumidores, que re-territorializaram (R) esse espaço.

Apesar de tornar claro o fenômeno de expulsão de uma classe social menos favorecida para espaços mais afastados da cidade, em detrimento a uma classe média “invasora”, Barreto (2007) pergunta se o fato de não ter qualificado os bairros influenciaria a situação desta classe de alguma forma? Essa autora cita ainda, que no caso dos espaços públicos, a gentrificação recupera praças e parques para as classes médias.

Fica então a pergunta: como lidar com esse fenômeno, que, à primeira vista, é causado pelas forças do mercado?

A questão, então, reside em como concretizar tais projetos focando também na população que ali já habitava; e não em não realizar projetos de requalificação. Para tal, estudos sócio-urbanos devem ser realizados, com o objetivo de identificar essas comunidades e opções de realocação próximas, não deixando que o lugar perca suas identidades.

Assim, o fenômeno da gentrificação e o da segregação socioespacial estão associados. O primeiro, entretanto, está ligado a um movimento relativamente atual e bastante específico, o da revitalização de áreas nos centros urbanos, que leva à expulsão de moradores.

Atualmente, diversos portos degradados e/ou em desuso, localizados nos centros das cidades, têm sido foco de revitalização.

### 3.3.1 Revitalização Portuária

Nesse texto serão discutidos os seguintes temas relativos às revitalizações portuárias: a tipologia das frentes-de-água, a história dos portos inseridos nos perímetros urbanos e os objetivos em comum compartilhados pelos projetos. Além desses, dois relevantes projetos do continente europeu serão apresentados em uma perspectiva comparativa – similar à que se deseja realizar nessa pesquisa – o Port Vell de Barcelona e o Eastern Docklands de Amsterdam. A seguir, a intrínseca relação entre os diversos projetos no mundo e na América do Sul – em especial no Brasil e na Argentina – será investigada por intermédio de alguns casos, sendo que o conceito de Rede virá ao auxilia dessa análise.

O fenômeno da revitalização portuária está relacionado a diferentes processos e estratégias de planejamento, que tem como objetivo intensificar as atividades desenvolvidas em áreas portuárias degradadas. Esse processo significa a mudança das tradicionais atividades portuárias para usos relacionados a serviços, recreacionais e de habitação, com o objetivo de reintegrar esses espaços ao tecido urbano (BISCHOF, 2007).

Essas revitalizações de frentes-de-água estão normalmente associadas tanto à limpeza de antigas áreas para a construção de novos locais, residenciais ou comerciais, quanto à reutilização e ao redensolvimento de construções pré-existentes. Tal fenômeno lida com um complexo campo de novos usos em locais relacionados à água, na interface entre porto e cidade. Também reflete os diferentes interesses dos vários atores na cidade, que desejam ter um papel importante no desenvolvimento dessas áreas (*ibidem*).

Do ponto de vista dos sujeitos que desenvolvem esses projetos – *port developers* –, a revitalização portuária significa a alteração interna, a reorganização e a realocação de atividades dentro da área do porto. Por sua vez, pela perspectiva do planejamento urbano, refere-se aos novos usos de antigas áreas de porto e de frentes-de-água.

O termo “revitalização portuária”, comumente utilizado, talvez não seja o que melhor defina tal fenômeno, pois esse não envolve apenas portos, mas sim todas as revitalizações

desenvolvidas em “frentes-de-água”. Essa palavra pode ser utilizada na tentativa de traduzir o mais conhecido e completo termo em inglês “*waterfront regeneration*”. Entendemos assim que o termo ideal seria “revitalização de frentes-de-água” ou “revitalização costeira”.

Nesse contexto, podem-se distinguir quatro tipos de frentes-de-água, todas relacionadas entre o espaço existente entre os prédios e a água, onde se realizam projetos de revitalização (OWEN, 1993):






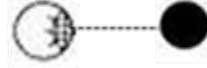
- a “borda de água”, ou seja, construções que se levantam diretamente da água;
- a “borda de água atravessada”, onde edifícios se localizam na borda da água, mas atravessados por uma passagem ou corredor;
- os “edifícios afastados”, quando os edifícios se localizam perto da água, mas com o cais e diques separando-os a partir da borda da água;
- os “bancos de areia e praias”, ou seja, frentes de água que são mantidos como em espaço aberto.

Os portos sempre tiveram grande importância no contexto urbano, e o desenvolvimento histórico das zonas portuárias pode ser compreendido pelo quadro criado por Hoyle (1988), que é considerado um ponto comum de partida entre a maioria dos estudos de revitalização portuária (KUKOT, 2009).

O quadro apresenta seis estágios da evolução dos portos – que pode ser tomado como um padrão comum de todos eles – embora cada cidade tenha um período diferente de evolução, dependendo das suas características geográficas, de tamanho, econômicas e outras condições locais. Dessa forma, cada caso é único, mas os princípios fundamentais continuam os mesmos (BUNTER, 2006).

Tendo em vista que esse quadro foi desenvolvido com base nos portos revitalizados dos Estados Unidos e Europa, a utilização dele para os portos latino-americanos é possível – já que esses parecem seguir a mesma lógica – embora com alguns anos de defasagem.

**Tabela 7: Modelo histórico do desenvolvimento porto-cidade**

Estágio	Símbolo	Período	Características
I Porto/cidade primitiva		Idade antiga e média até séc. XIX	Próxima associação espacial e funcional entre cidade e porto.
II Porto/cidade em expansão		Séc. XIX até início do séc. XX	Rápido crescimento comercial e industrial força os portos a se desenvolverem além do confinamento das cidades, com canais lineares e indústrias a granel.
III Porto/cidade industrial moderno		Meio do séc. XX	Crescimento industrial (especialmente de refinamento de petróleo) introdução dos contêineres requerem um maior espaço.
IV Recuo das frentes-de-água		1960 - 1980	Mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento de áreas separadas de desenvolvimento industrial.
V Remodelação das frentes-de-água		1970 - 1990	Portos modernos de grande escala consomem grandes áreas de terra e água; cerne da renovação urbana.
VI Renovação das conexões porto/cidade		1980 - 2010	Globalização e intermodalidade transformam o papel dos portos; associações porto/cidade renovadas; renovação urbana melhorar relação porto/cidade

Fonte: Hoyle, B. et al. (1988). Adaptação de Otávio Vieira

O primeiro estágio, chamado de “Porto/Cidade Primitivo”, se deu no período do final da era medieval até o século XIX, e se caracterizou por uma próxima conexão espacial e funcional entre porto e cidade. Com o aumento do comércio, pequenos portos que davam acesso a outras cidades foram construídos nas bordas das águas, e assentamentos começaram a se especializar como cidades-portos. Isso causou mudanças espaciais nas linhas costeiras e as frentes-de-água se tornaram o coração da economia dessas cidades. Naquela época, frentes-de-água também serviam como pontos de interação social. Visitar cidades portuárias era uma “introdução ao mundo”, pois significava entrar em contato com um cosmo que parecia incluir todas as nacionalidades, culturas e grupos étnicos (KOSTOF, 1991).

O segundo estágio, chamado de “Porto/Cidade em expansão”, de meados do século XIX ao início do século XX, se caracterizou por um acelerado crescimento econômico que forçou os portos a se desenvolverem além dos confinamentos das cidades, com cais lineares e indústrias a granel. Como resultado de uma rápida industrialização e melhoria da tecnologia dos navios, as atividades tomaram uma nova escala, que exigiram diferentes organizações dos portos. Fábricas, depósitos e docas foram construídos no lugar de *piers* de madeira. Naquela época os portos urbanos não eram lugares de atração ou recreação. O domínio era das atividades industriais e não da escala humana, o que criou uma segregação físico-social entre porto e cidade (BUNTER, 2006).

A partir da segunda metade do século XX, as atividades industriais e as instalações portuárias dos centros urbanos começaram a se mover para fora dos perímetros da cidade e as antigas áreas portuárias começaram a ser abandonadas, surgindo a terceira fase, chamada de “Porto/Cidade industrial moderno”. O desenvolvimento tecnológico não foi a única razão por esse movimento, novas demandas emergiram das cidades pós-industriais, tais como tentativas ecológicas, mudanças de vida da sociedade e necessidade de atividades recreativas (*ibidem*). Nessa fase, o surgimento dos containeres, chamado de containerização, é um dos principais fenômenos que vai influenciar na infraestrutura dos portos e na necessidade de mão-de-obra.

Containeres são grandes caixas que servem tanto para transporte como para estocagem de diversos tipos de produtos. Eles foram inventados por Malcom Purcell McLean (1913 – 2001) ainda na década de trinta, mas, devido à 2ª Guerra Mundial e à queda do comércio marítimo, é apenas no ano de 1966 que ele é utilizado pela primeira vez, em um transporte marítimo do porto de Nova Iorque para o porto de Roterdã. Quando a carga chegou ao seu destino, teve que ser retirada do navio com seus próprios guindastes, pois ainda não havia essa tecnologia nos portos. Entretanto, a assimilação da nova tecnologia foi quase simultânea, e



um dado comprova isso: no ano de 1966 o porto de Rotterdam empregava nove mil estivadores, divididos em cinco empresas de estiva; não obstante, já no ano seguinte, 1967, as empresas se fundiram na Europe Container Terminal (ECT), com apenas duzentos e oito empregados (MAYO & NOHRIA, 2005).

A consequência mundial do fenômeno da *containerização* foi a desfuncionalização dos armazéns dos portos como local de estocagem de produtos, assim, estes foram gradativamente abandonadas para tal uso (BARRETO, 2008).

Com o aumento da tecnologia e do tamanho dos navios transportadores de containeres, também era necessário aumentar a profundidade das águas para a navegação, visto que os portos estavam localizados próximo às baías e por isso de águas menos profundas.

Além da desfuncionalização dos portos, essas áreas também sofreram forte desvalorização e passaram por processos de degradação. Como grande parte deles está localizada próximo aos centros das cidades, a desvalorização das áreas centrais, comentada anteriormente, também foi outro fator que influenciou no fenômeno da degradação das áreas portuárias.

Pouco tempo decorre entre a terceira e a quarta fase. No “Recuo das frentes-de-água” as mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento de áreas marítimas industriais separadas. A containerização e o aumento no tamanho dos navios fizeram com que novos portos fossem construídos afastados dos centros urbanos. Outra possibilidade de adaptação foi a utilização de portos de cidades vizinhas, como os de Tilbury e Felixstow, cerca de 40km da cidade de Londres, após o gradual abandono das Docklands, entre as décadas de sessenta e oitenta (NOBRE, 2010).

A quinta fase, chamada de “Redesenvolvimento de Frentes-de-água”, é quando os modernos portos de larga escala consomem grande quantidade de terras e água. É nessa fase que se iniciam as revitalizações portuárias propriamente ditas. O primeiro exemplo de revitalização de um porto, com padrões que se identificam até os dias atuais, foi o Inner Harbour da cidade americana de Baltimore (1966).

Algumas dessas características em comum são a parceria público-privada e a relação existente com as áreas centrais, visto que devido à proximidade, as revitalizações costeiras estão estritamente interligadas ao desenvolvimento ou degradação dos centros (BUTUNER, 2006).

Os problemas, razões e objetivos da revitalização de portos são similares em muitos casos, mas o sistema de planejamento, financiamentos e escalas dos projetos, costumam ser

bastante diferentes. Com relação aos objetivos, identificam-se pelos menos três em comum entre esses projetos: a redefinição do porto no contexto urbano, a mudança da imagem e o crescimento econômico da cidade.

Com relação ao primeiro, os projetos vêem os portos como extensão dos centros das cidades existentes, tentando transformar essas áreas em lugares onde as pessoas queriam viver, trabalhar e se divertir. A principal razão dessa atitude pública é a mudança da indústria comercial para a de serviços. “A recreação – incluindo instalações comerciais, acomodações, entretenimento, áreas esportivas, centros culturais e parques – se tornaram o conceito mais dominante na definição de frentes-de-água contemporâneas” (BUTUNER, 2006, p.3). Após os anos 60, houve uma demanda por espaços públicos nas cidades para usos recreacionais e de lazer. Assim, as frentes-de-água se tornaram terras urbanas apropriadas para a construção de novas tendências emergentes na sociedade.

Mudar a imagem da cidade é outro objetivo similar entre os projetos de revitalização portuária. Uma imagem positiva, tanto em nível nacional como internacional, constitui importante fator de competitividade. Líderes públicos e privados desejam remover os efeitos negativos das áreas industriais abandonadas. Dois exemplos de revitalização de frentes-de-água conhecidas mundialmente e que mudaram a imagem de suas cidades ocorreram em Sidnei e Bilbao. Em Sidnei, por exemplo, a cada ano, aproximadamente 15 milhões de pessoas visitam a frente-de-água (BUTUNER, 2006).

Assim, a revitalização de espaços portuários pode ser vista como *city marketing*, ou seja, uma estratégia utilizada pelas cidades pós-modernas com o objetivo de espetacularização e promoção, externa e interna, das mesmas; e o redensenvolvimento sócio espacial das regiões centrais e portuárias de algumas cidades ocidentais, na década de 1980, pode ser exemplo de “pós-modernização” (FEATHERSTONE, 1997).

O terceiro objetivo em comum desses projetos é o crescimento econômico das cidades, visto que eles geram grandes receitas e criam alto número de postos de trabalho. Nesse contexto, por exemplo, o efeito do Museu Bilbao Guggenheim na economia local é notável. A taxa de ocupação dos hotéis da cidade aumentaram de 20% a praticamente ocupação total (VEGARA, 2001). Outro exemplo refere-se ao forte impacto econômico do Inner Harbour na cidade de Baltimore, Estados Unidos. Após a sua revitalização, “15.000 empregos foram criados juntamente com o desenvolvimento da nova indústria de turismo que atende a 6.5

milhões de turistas que gastaram até 3\$ bilhões na cidade em 1999” (BUTUNER, 2006, p.4)<sup>13</sup>.

Uma das características comuns a esses projetos é o envolvimento de ambos os setores, público e privado, no financiamento e uso das áreas em questão. No caso de Baltimore, de um investimento total de 180 milhões de dólares, 35 milhões (20%), vieram de fundos públicos, enquanto os outros 145 milhões (80%) foram fundos do setor privado (WANG, 2010).

Buscando compreender a razão das similaridades apresentadas nos projetos de revitalização portuária, o conceito de Rede parece ser relevante.

Os fluxos, de todo tipo – das mercadorias às informações pressupõem a existência das redes. A primeira propriedade das redes é a conexão – qualidade de conexão –, que tem ou em que há conexão, ligação. Os nós das redes são assim lugares de conexão, lugares de poder e de referência (DIAS, 2003, p.148).

Entende-se então que os nós da rede das revitalizações portuárias são os portos revitalizados e, que a partir de cada experiência de projeto, vão se influenciando. Os responsáveis por fazer essa Rede estar em contínuo fluxo são os agentes hegemônicos, responsáveis pela produção desses “novos” espaços portuários.

À escala planetária ou nacional, as redes são protadoras de ordem – através delas as grandes corporações se articulam, reduzindo o tempo de circulação em todas as escalas nas quais elas operam [...]. Na escala local, estas mesmas redes são muitas vezes portadoras de desordem – numa velocidade sem precedentes engendram processos de exclusão social, marginalizam centros urbanos que tiravam sua força de laços de proximidade geográfica e alteram mercados de trabalho (*ibidem*, p.154).

A Rede, por excelência um instrumento de poder, atua tanto como ordem quanto como desordem. A rede das revitalizações portuárias impõe sua força verticalizante no Lugar, modifica-o com ideais elitistas e subjulga os atores que atuam na horizontalidade a se adaptarem a nova realidade, não produzida para eles.

O nó inicial dessa rede foi o projeto do Inner Harbour de Baltimore (EUA), realizado ainda na década de 60, mas já com os padrões anteriormente citados. Serviu de exemplo e ensinamento, sejam nos aspectos negativos ou positivos, para os projetos seguintes.

Esse projeto, apesar do seu sucesso, foi criticado por seus aspectos sociais (DE JONG, 1991). Isso porque os empregos criados foram absorvidos principalmente pelos residentes de áreas afastadas, ao invés dos grupos de baixa renda. Além disso, como resultado da

---

<sup>13</sup> Traduzido de: “[...] 15.000 jobs were created in addition to the development of a new tourism industry that caters to 6.5 million tourists who spent almost \$3 billion in 1999”.

prosperidade trazida pelo turismo, a população trabalhadora teve que encarar um aumento no custo de vida e a pressão da gentrificação massiva.

Na esteira de Baltimore, ainda nas décadas de setenta e oitenta, seguiram-se outros processos de revitalização de frentes-de-água nos Estados Unidos. Boston reintegrou o tecido urbano à zona costeira da cidade e maximizou os benefícios públicos com quatro projetos na costa da cidade. Em Nova Iorque, o Battery Park City foi criado com rochas e terras das escavações do World Trade Center e de outras áreas, com o objetivo de acomodar serviços financeiros e de criar uma “comunidade urbana completa”, fundindo a melhor dimensão da vida da “cidade” com a do “interior” e estimulando um novo estilo de vida urbano (WANG, 2010).

Em seguida, já nos anos oitenta e noventa, ocorreram importantes projetos de revitalizações na Europa, como Londres, Barcelona, Amsterdã, Berlim, Marselha, entre outros. A revitalização das Docklands, em Londres, assim como outras realizadas no Reino Unido, como em Liverpool, Bristol, Cardiff, Dundee, Edinburgh e Manchester, passaram por consideráveis transformações em suas áreas portuárias abandonadas, entretanto, não alcançaram seus objetivos sociais, econômicos e políticos (HOYLE, 1988). A revitalização das Docklands foi o contraexemplo de revitalização de frente-de-água, pois as intenções de planejamento e de *design* foram subvertidas por preocupações de poder e capital. Desse modo, foi importante aprender as lições do processo de desenvolvimento e planejamento do programa das Docklands de Londres (WANG, 2010).

Dois relevantes exemplos de projetos na Europa foram o de Barcelona Port Vell e o de Amsterdam Eastern Docklands. Ambos foram objetos de estudo de Wang (2010), que os analisou a partir de uma perspectiva comparativa.

Para tal análise, três aspectos foram apontados como as chaves de sucesso para um projeto de revitalização de frente-de-água. O primeiro diz respeito ao desenvolvimento de um *master plan* e de um plano de implementação; o segundo tem a ver com o mecanismo de entrega do projeto (parceria público-privada, tempo e marketing adequados); e o terceiro está relacionado ao alcance de resultados em equilíbrio nas esferas econômica e social.

Assim, no que concerne ao desenvolvimento do *master plan* e plano de implementação, embora Amsterdam e Barcelona tenham adotado diferentes abordagens, ambos levaram em consideração o uso público, o contexto de cada cidade e um padrão de uso da terra.

Barcelona teve três principais objetivos: abrir o porto para a cidade, introduzir atividades de recreação e lazer e reutilizar a área do porto, que poderia abrigar mais atividades sem perder suas características originais. Assim, a revitalização do Port Vell mudou a imagem da população sobre o porto e alcançou amplo acesso público, a partir de um projeto com grande sucesso técnico e de design da *Rambla de Mar*, considerada uma nova marca para a cidade. Além disso, junto com outra ponte de pedestres, integrou o porto com a rede de espaços públicos abertos da cidade. Em termos de uso da terra, Port Vell foi influenciado pelo projeto do Inner Harbour de Baltimore, com a instalação de *shopping center*, centro de conferências, aquário e outras instalações de lazer; prédios históricos foram conservados, como um depósito do século XIX que foi convertido no Museu da Catalunha, contribuindo na estratégia da cidade em promover a identidade cultural.

A revitalização do *Eastern Dockland* de Amsterdam, por sua vez, recebeu reconhecimento internacional devido à criatividade nos desenhos arquitetônicos dos *master plans*. O projeto foi dividido em cinco fases e seguiu os passos do projeto de *Battery Park City*, em Nova Iorque. O padrão da rua histórica permaneceu e foi convertido em um *boulevard*, enquanto o antigo prédio do porto foi renovado. Apesar do sucesso na realização e implementação dos *master plans*, a revitalização do porto de Amsterdam enfrentou problemas de inaccessibilidade, pois o edifício da Estação Central, construído séculos atrás, rompeu a relação entre a cidade e o rio. Atualmente, essa barreira física ainda permanece, assim como os trilhos férreos, que são a maior dificuldade do acesso público à frente-de-água.

Com relação ao mecanismo de entrega do projeto, Barcelona teve uma melhor abordagem que Amsterdam. Esta se beneficiou de uma forte autoridade pública e de uma parceria público-privada desde o início, propiciando uma administração descentralizada a partir da criação da *Port 2000 Urban Planning Management Board*, que executou, operou e administrou o processo de revitalização. Em contrapartida, Amsterdam adotou uma parceria pública no início do processo, e apenas no segundo estágio emergiu a parceria público-privada, que logo colapsou devido à sobre confiança no setor de mercado.

Em termos de escolha do momento para se realizar o projeto, ambas mostraram que escolheram o tempo certo. Barcelona se beneficiou das melhorias do sistema de transporte e dos Jogos Olímpicos de 1992. Amsterdam, por sua vez, se valeu do bom clima econômico do início dos anos 90.

Sobre as novas funções nas frentes-de-água, o Port Vell de Barcelona apresentou-se como o grande catalisador no aumento no turismo da cidade, enquanto o *Eastern Dockland* de Amsterdam se tornou a nova comunidade residencial.

Finalmente, com relação ao equilíbrio entre os resultados alcançados na esfera econômica e social, Barcelona teve efeitos econômicos consideráveis, devido principalmente aos gastos turísticos, e sociais satisfatórios. Já em Amsterdam, o sistema em longo prazo de *leasing* permitiu a construção de acomodações sociais na desejável localidade da frente-de-água (WANG, 2010).

Embora a realidade européia e americana seja bastante diferente da Sul Americana, ainda assim, esses últimos têm sido influenciados, direta ou indiretamente, por aqueles. O mundialmente conhecido “Modelo Barcelona”, além das características anteriormente citadas, é composto por espaço vigiado 24 horas, gastronomia e hotelaria destinados principalmente às altas classes, revitalização dos armazéns e construção de novos edifícios para usos comerciais e/ou residenciais. Esse caso influenciou de modo significativo o projeto de Puerto Madero, quando em 1985, quatro anos antes do início das obras, consultores espanhóis juntamente com a prefeitura de Buenos Aires pesquisaram e desenvolveram um pré-projeto para o porto de Buenos Aires. Em Porto Alegre, por sua vez, o grupo Consórcio Porto Cais Mauá do Brasil, vencedor da licitação 2010 para a revitalização do porto, é formado por um grupo de arquitetos espanhóis (liderado por Fermín Vázquez) e urbanistas brasileiros (liderado por Jaime Lerner).

O projeto de Buenos Aires é, aparentemente, mais presente no imaginário dos brasileiros do que os casos europeus, seja pela proximidade geográfica ou pelas semelhanças no contexto sócio-econômico. Por essa razão, tem forte influência nas revitalizações pensadas para as cidades portuárias brasileiras, como Belém do Pará, Porto Alegre, Salvador, Rio de Janeiro e Santos, apenas para citar algumas, o que nos faz pensar em um “Modelo Buenos Aires”.

De acordo com Pinto & Meneses (2010) o projeto de revitalização da Estação das Docas, em Belém do Pará, apresenta diversas similaridade ao de Puerto Madero:

Observa-se uma relação entre a proposta de revitalização da Estação das Docas com a área portuária de Puerto Madero na cidade de Buenos Aires, Argentina. Ambos seguem a lógica da competitividade entre os locais visando, sobretudo, a atratividade de capital, turistas e empresas. Desprendem-se do contexto local para configurar o global (PINTO & MENESES, 2010, p.7).

Nesses dois casos, a habilitação de espaço público em áreas de lazer e de entretenimentos privados, para fins turísticos, apresenta um contexto excludente por inibir o acesso indistinto de todos, onde o dinheiro é o “passaporte de entrada”.

Um relato de experiência durante o Fórum Social de 2009, realizado na cidade de Belém do Pará, parece confirmar o contexto excludente comentado anteriormente:

Em Belém do Pará, durante a realização do Fórum Social Mundial 2009, tive a oportunidade de conhecer um pequeno grupo de jovens voluntários. Em certo momento, saímos todos pela cidade, enquanto eles me mostravam os principais pontos turísticos. Para minha grande surpresa, quando nos aproximamos e cruzamos os três armazéns revitalizados, percebi que vários jovens do grupo nunca tinham andado por ali, pois costumavam fazer outro itinerário para chegar ao popular e vizinho *Mercado Ver-o-peso*. Se pensarmos que o projetor foi realizado no ano de 2000, então são nove anos de exclusão da comunidade local (VIEIRA, 2010, p.9).

Em Porto Alegre, no ano de 2003, foi criada a Comissão de Revitalização do Cais Mauá, no governo de Girmano Rigotto. Essa comissão visitou três portos: o de Lisboa, o de Puerto Madero e a Estação das Docas em Belém do Pará. Com relação a esse último, julgaram que:

Os antigos armazéns do porto foram transformados em um dos espaços mais sofisticados da capital paraense, com bares e restaurantes. Segundo a comissão, a posição e a estrutura dos armazéns diferem bastante da do porto da Capital [gaúcha]. O aspecto da observação do rio foi radicalizado, as paredes dos prédios foram substituídas por grande divisórias de vidro. Todos os armazéns também são interligados (SEM NOME1, 2005, p.1).

Com investimento de 19 milhões de reais, esse projeto foi e é administrado pela Organização Social Pará 2000, entidade sem fins lucrativos, formada por representantes de diversos segmentos da sociedade. O conjunto revitalizado é composto por três galpões conectados por passagens cobertas e fechadas em vidro para manter a continuidade visual entre a cidade e a baía. O complexo é formado por 33 pontos comerciais, sendo a maioria na área gastronômica.

A revitalização da orla da cidade de Rosário, na Argentina, é outro exemplo que merece destaque devido à similaridade com os projetos propostos para a orla de Porto Alegre<sup>14</sup>. O projeto de Rosário, sinteticamente, se baseia nas parcerias público-privadas para a instalação de serviços ao longo da orla – gastronômicos, marinas e de recreação – onde as empresas privadas têm o direito de instalação de seus empreendimentos e o dever de

---

<sup>14</sup> Isso ficou claro no “Seminário Internacional Porto Alegre de frente para o Guaíba, A Qualificação Urbanística da Orla de Porto Alegre e a Experiência Argentina da cidade de Rosário, Província de Santa Fé”, realizado nos dias 13 e 14 de outubro de 2010 e organizado pela prefeitura de Porto Alegre.

manutenção, ao longo de certos anos – que gira entre uma e duas décadas –, de uma área pública do entorno estabelecida no contrato.

Outros relevantes projetos na América Latina são o Malecom 2000, na cidade de Guayaquil, no Equador, o Puerto Novo de Antofagasta e o Projeto Muelle Baron de Valparaiso, ambos no Chile e o Megaproyecto Turístico de Playa Lobitos, no Perú (PINTO & MENESES, 2009).

Logo, ao seguir os nós dessa rede, observam-se as diretas influências exercidas pelo “Modelo Barcelona” no projeto de Buenos Aires, esse no projeto de Belém do Pará, que por sua vez está presente no ideal para o Cais Mauá de Porto Alegre assim como Barcelona, Lisboa e Buenos Aires. A um nível global, forma-se uma malha de revitalizações portuárias que se retroalimentam e se influenciam mutuamente, e que por isso não estão localizadas em um único nó.

Com relação aos projetos de revitalizações portuárias no Brasil, foi de fundamental importância a extinção da Portobrás e a promulgação da Lei 8.630 (BRASIL, 1993), conhecida como Lei de Modernização dos Portos Brasileiros. A nova lei permitiu a privatização dos serviços portuários, o comando único das equipes de trabalho e a operação de cargas de terceiros nos terminais privados. Em 1996, por sua vez, a Lei 9.277 (BRASIL, 1996) permitiu a descentralização por intermédio da estadualização ou municipalização das Companhias das Docas ou dos próprios portos (SANTANA, 2003).

O Cais Mauá em Porto Alegre foi um dos portos influenciados por essa lei:

Os portos gaúchos, tal como os demais portos nacionais, são objetos das profundas transformações estabelecidas pela Lei nº 8.630/93, que inaugurou um novo regime portuário brasileiro. Após reestruturar o único porto marítimo do Estado, que será administrado por uma superintendência autônoma, o governo gaúcho inicia um processo de mudança do porto da capital, compatibilizando as operações de carga e descarga com atividades de lazer, cultura, turismo e outras de interesse urbano (DOS SANTOS, 1996, p.1).

Pela Lei de Modernização dos Portos Brasileiros (BRASIL, 1993), esses passam a integrar um conjunto de unidades autônomas, vinculadas ao Ministério dos Transportes através dos Conselhos da Autoridade Portuária (CAP) e das autoridades portuárias (Companhias Docas), sob regulação da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ).

O artigo 34 da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros (BRASIL, 1993) prevê o arrendamento de áreas não operacionais do Porto Organizado, o que permitiu, no mesmo ano de sua aprovação, o lançamento da Portaria Ministerial nº 908, de iniciativa do Ministério dos Transportes, dispondo sobre o Programa de Revitalização de Áreas Portuárias (REVAP). Tal



programa regulamenta procedimentos para utilização dessas áreas “inadequadas ou inúteis para consecução de sua finalidade precípua, com conseqüências irreversíveis para o desenvolvimento da atividade portuária” (SANTANA, 2003).

As diretrizes desse programa são:

Diretriz 1 – a mudança de uso na ocupação de áreas e instalações atualmente não-operacionais somente se fará quando efetivamente comprovada a inviabilidade econômica para as atividades portuárias, observando o Plano Diretor de cada porto.

Diretriz 2 – a área não-operacional disponível deverá ser significativa, tanto para proporcionar bom retorno financeiro para o porto, quanto para integrar-se à cidade, caracterizando o processo de revitalização.

Diretriz 3 – a revitalização deverá servir de instrumento estratégico de apoio à implementação do correspondente projeto de desenvolvimento portuário.

Diretriz 4 – a revitalização deverá enquadrar-se ao Plano Diretor (do porto) e aos planos de desenvolvimento da cidade em que se situe.

Santana (2003, p.8) defende que “o REVAP reflete uma visão limitada e centralizadora no desenvolvimento de programas de revitalização”. A ênfase no controle quase exclusivo do Governo Federal e Companhias Docas coloca-se na contramão das soluções adotadas em praticamente todas as operações de revitalização portuária desenvolvidas com sucesso. Ao lado disso, o Programa apresenta uma visão centrada nos aspectos econômico-financeiros, priorizando-os de modo quase absoluto.

O REVAP não incorporou o conceito mais amplo de plano portuário, transformando-se em uma estratégia para viabilizar negócios em áreas ociosas dos portos brasileiros, visando, primordialmente, à obtenção de receitas.

Foi então, nesse contexto político e legal, que as revitalizações de espaços portuários se iniciaram no Brasil, sendo o seu primeiro e mais marcante exemplo a já citada Estação das Docas, em Belém do Pará.

Relevantes conceitos da Geografia, como Paisagem, Lugar, Território e Rede, foram discutidos e auxiliarão, sempre que possível, a compreender os objetos em questão. Outros aspectos relacionados com os temas das revitalizações, como patrimônio, os centros urbanos, a cidade pós-moderna, o *city-marketing* e os conceitos de gentrificação e segregação sócio-espacial, também foram apresentados. Com relação ao tema específico das revitalizações de frentes-de-águas, foram examinadas as tipologias, o histórico e algumas características em

comum dos projetos, além de apontados os projetos mais relevantes, no Brasil e no mundo e a legislação brasileira que possibilitou o início desses tipos de projetos.

Visto isso, serão então apresentados alguns conceitos e categorias da Etnografia Urbana, que servirão como base para a análise dos espaços portuários de Puerto Madero e do Cais Mauá.

### 3.4 Etnografia Urbana

Conceitos e categorias da etnografia urbana, intensamente utilizados ao longo da pesquisa, serão aqui apresentados. São eles: os conceitos de *cenário*, *atores* e *regras*, utilizados na primeira etapa da pesquisa de cada porto; e a família das categorias: *pedaço*, *mancha*, *trajeto*, *circuito* e *pórtico*, utilizados na segunda etapa da pesquisa (ver 2.3 – Tabela 1).

#### 3.4.1 Conceituando cenário, atores e regras

Com o objetivo de identificar os espaços estudados, seus aspectos físicos e humanos, fixos e fluxos, serão trabalhados alguns conceitos, tais como:

*Cenário*: primeiro conceito e tem como objetivo identificar os fixos.

*Atores*: segundo conceito e deve ser identificado concomitantemente ao cenário, não sendo possível reconhecê-los separadamente.

*Regras* ou *script*: terceiro e último conceito da primeira etapa; são os padrões de comportamentos dos atores no cenário.

O aspecto mais importante no exercício de identificar o cenário é relacionar os marcos físicos com as práticas cotidianas dos atores presentes nele. Assim, entende-se que cenário:

[...] não é, nesta perspectiva, um conjunto de elementos físicos, nem deve sugerir a idéia de um *palco* que os atores encontram já montado para o desempenho de seus papéis. Aqui, é entendido como produto de práticas sociais anteriores e em constante diálogo com as atuais – favorecendo-as, dificultando-as e sendo continuamente transformado por elas. Delimitar o cenário significa identificar marcos, reconhecer divisas, anotar pontos de intersecção – a partir não apenas da presença ou ausência de equipamentos e estruturas físicas, mas desses elementos em **relação** com a prática cotidiana daqueles que de uma forma ou outra usam o espaço: os atores (MAGNANI, 2000, p.37-38, Grifo do autor).

Logo nas primeiras caminhadas delimita-se a área estudada com o apoio de esquemas, mapas e pesquisas já desenvolvidos. Isso, entretanto, ainda não é o cenário, mas apenas o estabelecimento dos limites da área de estudo. O cenário será entendido por intermédio de

uma descrição densa, identificando a relação comportamental dos atores e sua interação com os equipamentos físicos. Caso tais equipamentos sofram modificações, alteram-se também as práticas e relações sociais, surgindo assim um novo cenário.

A etnografia desenvolvida se centra em um espaço – Puerto Madero, Cais Mauá e seus entornos – e em todos os atores e relações que aí se dão, e não em uma cultura ou grupo de atores específicos. A etnografia urbana é então uma etnografia de um espaço delimitado e de todos os grupos culturais que o consomem, e também, dos que o produzem. O cenário, então, se torna um ponto referencial do trabalho, a partir do momento que o espaço estudado é delimitado por ele.

Simultaneamente à delimitação do cenário, serão identificados os grupos culturais presentes nele, ou seja, os atores:

Trata-se de detectar tipos, construir categorias, determinar comportamentos – agrupando, separando, classificando. Serão moradores, clientes, trabalhadores, passantes, usuários, transeuntes, manifestantes –, segundo o enfoque escolhido e a orientação da pesquisa. Se a observação direta é o instrumento para captar o cenário e também para obter um primeiro levantamento dos atores, uma classificação mais precisa e a obtenção de dados e informações mais completos fazem-se por meio de entrevistas, questionários e histórias de vida (MAGNANI, 2000, p.38).

Buscar-se-á então categorizar os atores que utilizam o espaço dos portos e seus entornos, o que auxiliará na identificação de padrões de comportamento desses atores. Com a realização dessa análise, será possível reconhecer uma determinada maneira de atuar fora dos padrões.

Como visto anteriormente, o etnógrafo, quando realiza um estudo dentro da própria cultura, deve experimentar um *estranhamento* do próprio lugar. Só será possível identificar os padrões de comportamento da própria sociedade a partir do momento que um ato rotineiro e cotidiano seja passível de atenta observação e descrição por parte do pesquisador. Além desse, são possíveis outros dois tipos de estranhamentos, o do turista e o do morador local.

[...] o turismo envolveria processos de *estranhamento*, ou seja, o turista, em seus deslocamentos, ao se defrontar com o novo e com o inesperado, vivenciaria processos de mobilização subjetiva que o levariam a parar e a re-olhar, a repensar, a reavaliar, a resignificar não só a situação, o ambiente, as práticas vivenciadas naquele momento e naquele lugar, mas muitas das suas experiências passadas (GASTAL, 2007, p.11).

O turista olha, de fato, pela primeira vez, e embora suas experiências passadas inevitavelmente influenciem nesse olhar, ele passa pelo processo do estranhamento de um modo mais natural do que o do etnógrafo da própria sociedade, que deve esforçar-se para estranhar o fenômeno observado.

Esse processo, contudo, “não dependeria da distância percorrida, mas da mobilização afetiva desencadeada” (GASTAL, 2007, p.12). Logo, quando o morador local sai das suas rotinas temporais e/ou espaciais, ao visitar, por exemplo, um bairro diferente do seu ou a estar em um local em um horário diferente do de costume, também sofreria o estranhamento do lugar.

Visto então as possibilidades, ou necessidade no caso do etnógrafo, de estranhamentos e de diferentes “olhares”, isso será relevante para o próximo exercício a ser desempenhado nessa pesquisa etnográfica, a identificação das regras, realizado também concomitante à delimitação dos cenários e dos atores.

As regras ou *script*:

[...] constituem a etapa final dessa primeira fase de análise: os atores, naquele cenário, seguem um roteiro. São essas regras que dão significado ao comportamento e através delas é possível determinar as regularidades, descobrir as lógicas, perceber as transgressões, os novos significados. Identificar os movimentos, os fluxos e as diferentes formas de apropriação no universo de significados dos atores é o primeiro passo para chegar a padrões mais gerais, responsáveis pela compreensão dos comportamentos articulados a outras instâncias e domínios mais amplos da vida (MAGNANI, 2000, p.38).

As regras são identificadas ao longo do trabalho de campo pela descrição densa dos comportamentos e relações sociais dos atores nos cenários. Elas são a tentativa de interpretação dos significados dos padrões de comportamento, que nos possibilitará a identificação de lógicas e transgressões.

A identificação das regras é o primeiro passo para a compreensão de como uma revitalização afeta no comportamento dos consumidores desse Espaço. Chega-se, então, ao debate dos pontos positivos e negativos de tal revitalização, sempre com foco na facilitação das relações sociais e multiterritorialização.

Como uma inter-relação desses três conceitos, será utilizado o termo **Cena**, pois esse parece transmitir uma ideia que completa as metáforas de cenário, atore e regras.

Apresenta-se agora a família das categorias, que será útil para identificar as relações que cada grupo social tem em determinado espaço urbano.

### 3.4.2 A família das categorias: pedaço, mancha, trajeto, pórtico e circuito

As discontinuidades significativas no tecido urbano não são o resultado de fatores naturais, como a topografia, ou de intervenções como o traçado de ruas, zoneamento e outras normas. Tais discontinuidades são produzidas por diferentes formas de uso e apropriação do espaço, que é preciso, justamente, identificar e analisar (MAGNANI, 2000, p. 38).

A fim de auxiliar na análise, serão utilizadas as categorias desenvolvidas por Magnani (2000): pedaço, mancha, trajeto, circuito e pórtico.

Iniciemos então pela categoria *pedaço*, ou seja, quando uma área torna-se ponto de referência para certo grupo de pessoas e que nela apresentam e desenvolvem uma rede de relações. Essa categoria refere-se às atividades do cotidiano de um grupo de pessoas, é um espaço onde acontecem as atividades vicinais e onde pequenos serviços são realizados e trocados. Tais características e relações pessoais tão estreitas levam a um comportamento de lealdade entre seus membros, o qual assume um papel de proteção mútua. Quando esses membros se deslocam para *fora do pedaço*, ou seja, quando certo número de indivíduos desse grupo se encontra ou se move conjuntamente em/para outros espaços ou pedaços, esse sentimento de lealdade e proteção mútua costuma continuar.

Pessoas de pedaços diferentes, ou alguém em trânsito por um *pedaço* que não seja o seu, são muito cautelosas: o conflito e a hostilidade estão sempre latentes, pois todo lugar fora do *pedaço* é aquela parte desconhecida do mapa e, portanto, do perigo (MAGNANI, 2000, p.33).

Essa categoria mostra-se boa para revelar a dinâmica de um bairro e principalmente as atividades de lazer, que “não podem ser consideradas apenas por seu lado instrumental, passivo e individualizado – reposição de energias gastas no processo produtivo” (*ibidem*, p.33). O termo *pedaço* reforça os laços de sociabilidade, desde o núcleo familiar até o círculo mais amplo que envolve amigos, colegas, “chegados” (no âmbito do *pedaço*) e desconhecidos (fora do *pedaço*). Desse modo, esse termo “assumiu um papel de categoria que descreve uma particular forma de sociabilidade e apropriação do espaço” (MAGNANI, 2000, p.33).

Como vimos, a sociabilidade típica do *pedaço* está diretamente associada às relações que se dão em um determinado espaço, localizadas, em geral, a escala do bairro. Mas também é possível reconhecer *pedaços* que estão ligados a vínculos de identidade, e não de vizinhança.

Não é difícil reconhecer a existência de *pedaços* também em regiões centrais da cidade, quando se trata de áreas marcadamente residenciais: trata-se da mesma lógica. Em outros pontos porém – usados principalmente como lugares de encontro, lazer –, a diferença com relação à idéia tradicional de *pedaço* é que, aqui, os frequentadores não necessariamente se conhecem – ao menos não por intermédio de vínculos construídos no dia-a-dia do bairro –, mas sim se reconhecem enquanto portadores dos mesmos símbolos que remetem a gostos, orientações, valores, hábitos de consumo, modos de vida semelhantes (MAGNANI, 2000, p.39).

Podemos assim identificar a categoria pedaço tanto a escala do bairro – ideia tradicional do termo – quanto nas regiões centrais – segunda acepção do termo. Estão presentes algumas diferenças de sociabilidade, que não estão propriamente ligadas à vizinhança, mas sim aos reconhecimentos mútuos de interesses e modos de vida, impregnado de aspectos simbólicos.

O Espaço Turístico é um exemplo desse segundo tipo de pedaço. Nele os turistas se identificam não por suas atividades cotidianas ou por se conhecerem pessoalmente, mas sim por um interesse mútuo, que poderia ser o de conhecer determinado local ou cultura.

Essa categoria também parece ocorrer mais frequentemente em classes sociais com menor poder aquisitivo.

Observa-se a tendência geral de em extratos socioespaciais médios e superiores, com maior intensidade nos médio-superior e superior, de ocorrer distanciamento das formas tradicionais das relações sociais e com o “meio espacial”, tendendo para a adoção de recursos tecnológicos modernos que, ao mesmo tempo permite maior individualidade, formalidade e impessoalidade nas relações, também aproxima as pessoas de uma integração mais global.

Entre os extratos socioespaciais inferiores (operário e popular, principalmente), conservam-se mais as formas tradicionais, muito embora já apareçam sinais de alguma mudança, como: algum uso de cartão de crédito e um pequeno, mas existente uso de internet (HEIDRICH, 2010, p. 19).

Como visto, as descrições dessa categoria parecem se assemelhar mais às relações que se dão nos “extratos socioespaciais inferiores”, entretanto, ela também pode ser identificada em classes mais altas, onde, embora de modo diferenciado, também ocorrerem as relações de vizinhança e identificações simbólicas em espaços que não sejam de moradia.

Antes de descrever a próxima categoria, salienta-se a possível semelhança existente entre a categoria pedaço e o conceito de Lugar. O sentimento de identidade com o Espaço – embora os pedaços sejam suscetíveis a mudanças de local –, as relações pessoais que nele se dão e o conhecimento histórico do grupo e do local, são aspectos presentes em ambos. No Espaço Turístico, entretanto, enquanto pode-se denominá-lo – a partir da segunda acepção da categoria pedaço – de Pedaço Turístico, preferimos utilizar não o conceito de Lugar, mas sim

o de Entre-Lugar, pois, tendo em vista a fugaz identidade e relações pessoais que se dão nesse Espaço, o turista Lugariza-se a partir de suas experiências, de Seu Lugar.

A categoria *mancha*, por sua vez, surge quando nos referimos às relações que se dão no centro das cidades. Nesses espaços, percorridos por gente de várias procedências, as relações interpessoais são geralmente caracterizadas pelo anonimato e impessoalidade.

Essa outra forma de apropriação do espaço constitui-se em uma área física mais ampla do que o pedaço, e está relacionada a um número mais diversificado de freqüentadores e. De acordo com Magnani (2000), as manchas são:

[...] áreas contiguas do espaço urbano dotadas de equipamentos que marcam seus limites e viabilizam – cada qual com sua especificidade, competindo ou completando – uma atividade ou prática predominante. Numa *mancha* de lazer os equipamentos podem ser bares, restaurantes, cinemas, teatros, café da esquina, etc., os quais, seja por competição ou complementação, concorrem para o mesmo efeito: constituem pontos de referência para a prática de determinadas atividades. (MAGNANI, 2000, p.40)

Esses estabelecimentos dialogam, complementam-se e opõem-se entre si; atraem muitos clientes por concentrarem-se em uma determinada área da cidade, e competem pelos mesmos clientes. Lojas de tecidos e malhas, aviamentos e outros tipos de produtos especializados têm lugar demarcado na cidade e “sustentam uma intrincada rede de sociabilidade que vai além da mera compra de produtos” (MAGNANI, 2000, p.42).

Algumas comparações podem ser feitas entre as categorias pedaço e mancha, como forma de compreendê-las conjuntamente.

O pedaço, diferentemente da mancha, pode mudar de área – posição – com mais facilidade: caso o salão de baile *funk*, um bar ou uma escola de samba se mude, todo o grupo de pessoas que ali se encontravam, transferem-se a outro “novo” pedaço. A mancha, por sua vez, “apresenta uma implantação mais estável, tanto na Paisagem como no imaginário coletivo” (MAGNANI, 2000, p.42).

Um ou mais pedaços podem estar dentro de uma mancha. Por exemplo, um bairro boêmio (mancha) no turno da noite, congrega estabelecimentos para diferentes públicos, diferentes pedaços. O mesmo bairro, durante o dia, freqüentado apenas por moradores, forma o Pedaço dos Moradores. Logo, o mesmo espaço pode ser durante o dia um pedaço e no turno da noite uma mancha.

Salienta-se, todavia, que a cidade não é um mosaico fechado e pré determinado a qual podemos identificar pedaços e manchas; a cidade é um e os dois, ao mesmo tempo em que não é nenhum nem outro fechados em si. Pessoas transitam entre esses espaços e deles se

apropriam em desordem. Suas regras, identificáveis e aparentemente padronizadas, podem mudar rapidamente.

Os padrões observáveis nos grupos de atores inseridos em certo pedaço ou mancha, ao serem observados de perto, em cada sujeito no seu cotidiano e fazer diário, se desvelará uma trama de relações, que transitam de um para outro e de outro para um; o que chamaremos de *trajetos*.

Trajetos ligam pontos, manchas, circuitos, complementares ou alternativos; aplicam-se a fluxos no espaço urbano mais abrangente da cidade e no interior das manchas urbanas, estão relacionados a deslocamento e a regiões distantes e não contíguas (MAGNANI, 2000, p.43).

Os trajetos podem ser tanto a movimentação padrão de um grupo de atores, ou o trajeto singular de cada indivíduo, não padronizado. Eles abrem o pedaço para além do bairro, ou conectam os diferentes pedaços dentro das manchas; “nelas, são de curte extensão, na escala do andar: representam escolhas ou recortes no interior daquela mancha, entendida como uma área contígua” (MAGNANI, 2000, p. 43).

A idéia de trajeto permite pensar tanto possibilidades de escolhas no interior das manchas, como a abertura dessas manchas e pedaços em direção a outros pontos da cidade. Forma uma Rede dentro do tecido urbano, tornando os pedaços e manchas em nós e conectando-os a outras lógicas.

Por fim, temos mais as categorias *circuito* e *pórtico*. Com relação a este último, Magnani (2000) o conceitua da seguinte forma:

Trata-se de espaços, marcos e vazios na paisagem urbana que configuram passagens. Lugares que já não pertencem ao *pedaço* ou *mancha* de cá, mas ainda não se situam nos de lá; escapam aos sistemas de classificação de um e outra e, como tal, apresentam a “maldição dos vazios fronteiriços”. Terra de ninguém, lugar perigoso, preferido por figuras *liminares* e para a realização de rituais mágicos – muitas vezes lugares sombrios que é preciso cruzar rapidamente, sem olhar para os lados... (MAGNANI, 2000, p.45).

Entendemos a categoria *pórtico* como lugares de passagem – portais – de uma área a outra, que não podem ser incluídos em nenhuma das outras categorias. Podem ser lugares indesejados e aparentemente perigosos, onde as pessoas evitam cruzar – principalmente em determinadas horas do dia, geralmente na parte da noite – ou, quando isso é inevitável, o fazem rapidamente. Apresentam certa degradação, sendo esse um dos fatores que levam esses Não-Lugares a serem perigosos e indesejados. Assim poderíamos defini-los, visto que são espaços incapazes de darem forma a qualquer tipo de identidade ou relação interpessoal (ÀUGE, 1994).



Já a categoria circuito está associada a estabelecimentos comerciais ou eventos culturais que apresentam uma característica em comum, são reconhecidos apenas por seus usuários e não têm uma contigüidade na Paisagem urbana. Ao entender cada um desses locais como um nó, esses são bastante reconhecíveis, pelo menos pelos seus usuários, sendo possível então identificar a Rede desses circuitos.

Como exemplos, podem-se citar o circuito gastronômico, o circuito gay, circuito dos cines de arte, circuito esotérico, dos salões de dança, dos antiquários, brechós, boates e outros. Incluí-se aqui também o circuito turístico, que apresenta seus diversos atrativos, geralmente identificados no mapa turístico da cidade.

Essas cinco categorias serão intensamente utilizadas nos espaços estudados.

Finalizando a discussão de alguns aspectos teórico-metodológicos dessa pesquisa, iniciamos então as apresentações dos dois estudos de caso, as revitalizações dos espaços portuários de Puerto Madero e do Cais Mauá e suas relações com o entorno.

#### **4 REVITALIZAÇÃO DOS ESPAÇOS PORTUÁRIOS DE PUERTO MADERO E DO CAIS MAUÁ E SUAS RELAÇÕES COM O ENTORNO**

Muitos têm chamado a revitalização do Cais Mauá de Puerto Madero Gaúcho. A favor ou não dessa correlação, ela certamente dá algum indicativo sobre o rumo que o projeto de Porto Alegre está tomando. Essa influência se observa desde as primeiras ideias de revitalização – quando ainda no início dos anos noventa o projeto de Buenos Aires já era mencionado como um possível exemplo a ser seguido – até a última proposta de projeto para o Cais Mauá.

No final dos anos 80, na mesma época em que a revitalização de Puerto Madero se iniciava, a do porto gaúcho começou a ser discutida. Atualmente, duas décadas à frente do Cais Mauá, Puerto Madero, com seus erros e acertos, é um dos projetos de revitalização urbana de maior envergadura na América Latina, com influências observáveis em diversas escalas.

Nesse contexto, Puerto Madero parece ser o exemplo de revitalização portuária mais presente no imaginário dos cidadãos brasileiro e em especial dos gaúchos, visto as similaridades culturais do Cone Sul (Sul do Brasil, Argentina, Uruguai e Chile). O extraordinário aumento do fluxo de turistas brasileiros à capital argentina, estimulado pela forte taxa cambial do Real frente ao fraco Peso argentino, é outro fator que parece ter ampliado a influência de Puerto Madero no imaginário e nas práticas de revitalizações portuárias brasileiras.

Ao empreender a tarefa de investigar ambos os espaços, a diferença primordial está no aspecto de que a revitalização de Puerto Madero é um projeto concretizado; por sua vez, a revitalização do Cais Mauá é, desde o início dos anos 90, idealizado e planejado, mas nunca concretizado. Esse aspecto influenciará de modo marcante na forma como a pesquisa será realizada em cada espaço.

Em Buenos Aires nos centraremos fundamentalmente no que e como o projeto foi concebido e realizado, assim como nos reflexos nas diferentes escalas, desde a local – foco principal desse estudo –, até a escala urbana (tecido urbano) e global (Argentina e outros países). Já em Porto Alegre, a análise focará no projeto proposto e na identificação da realidade urbana atual do entorno do Cais Mauá, antes de o projeto ser realizado.

Projetos de revitalizações portuárias, como visto, têm influencia em/de diversas Escalas. Surge então o tema da Escala. Partindo de três pressupostos estabelecidos para esse conceito, temos que:

1) não há escalas mais ou menos válida, a realidade está contida em todas elas; 2) a escala da percepção é sempre ao nível do fenômeno percebido e concebido. Para a filosofia este seria o macrofenômeno, aquele que dispensa instrumentos; 3) a escala não fragmenta o real, apenas permite a sua apreensão (CASTRO, 2003, p.132).

Os olhares se voltam então para as áreas focos dos projetos e seus entorno, na escala macro, 1:1, escala da percepção. Desde a área foco dos projetos, influencias no entorno podem ser percebidas, na distância do andar, tais como mudanças na paisagem, nos atores e/ou nas formas como se consomem os espaços.

As frentes-de-água que estão sujeitas a projetos de revitalização, são pelo menos de quatro tipos: a “borda de água”, a “borda de água atravessada”, os “edificações afastados” e os “bancos de areia e praias” (OWEN, 1993).

O Cais Mauá seria um exemplo do terceiro tipo, ou seja, os “edifícios afastados”. Diretamente ligado ao Lago Guaíba, suas edificações se localizam perto da água, mas com o cais e diques separando-as (Foto 1). De modo similar, Puerto Madero, composto de quatro diques com um caminho de pedestres de cada lado, também se encaixaria nesse tipo, embora com algumas ressalvas, visto que não está ligado diretamente ao Rio de la Plata, localizado, devido a aterros, bastante afastado do porto.



Foto 1 – “Edificações afastadas” do Cais Mauá  
Fonte: Otávio Vieira / 7 de julho de 2010

Destacam-se duas grandes diferenças entre os dois portos. A primeira está relacionada à área disponível para novas construções. Em Buenos Aires essas são vastas, o que possibilitou que novas edificações fossem construídas; já em Porto Alegre, a área disponível para tal limita-se aos dois extremos do cais.

A segunda diferença está relacionada ao estilo de horizonte. O de Puerto Madero é formado pelas novas e antigas edificações (Foto 2), o que obstrue a visualização da “real” linha do horizonte, criando espaços mascarados. Por sua vez, o horizonte do Cais Mauá é formado pela linha dos armazéns de um lado e o “real” horizonte do Lago Guaíba, completamente aberto, sem obstáculos e sem espaços mascarados, do outro (Foto 3). Visto de fora, entretanto, o MURO da Mauá forma a linha do horizonte, tornando toda a área do Cais Mauá em um grande espaço mascarado.

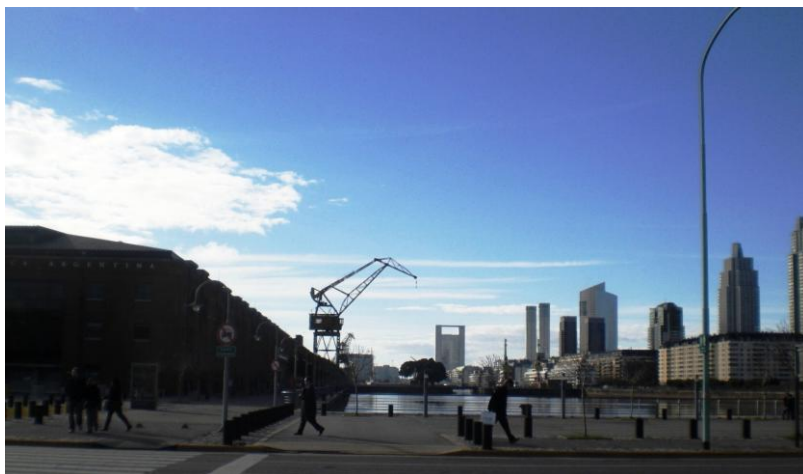


Foto 2 - Puerto Madero  
Fonte: Otávio Vieira / 05 de agosto de 2010



Foto 3: Lago Guaíba no horizonte do Cais Mauá  
Fonte: autor desconhecido

Pelas características da análise de aproximação que se deseja realizar, parece ser natural que o primeiro caso a ser estudado seja o já concretizado projeto de revitalização de Puerto Madero, seguido então pelo Cais Mauá. Logo, é nessa ordem que os dois casos serão expostos, para só então serem realizadas aproximações possíveis entre ambos os espaços portuários e seus entornos.

Mãos à obra!

## **4.1 A revitalização de Puerto Madero – Buenos Aires**

Com o objetivo de compreender o espaço revitalizado de Puerto Madero atualmente, diversos aspectos serão abordados. Inicialmente, com auxílio do quadro do modelo histórico do desenvolvimento porto-cidade (HOYLE, 1988), serão apresentados os acontecimentos-chaves nas transformações do espaço do porto

A seguir serão analisados os temas relacionados ao projeto de revitalização de Puerto Madero, oficialmente iniciado no ano de 1989. Serão discutidos aspectos tais como os jurídicos administrativos, urbanísticos, arquitetônicos, objetivos, oportunidades e desafios e contexto da época. Esses dois primeiros momentos se baseiam fundamentalmente em pesquisa bibliográfica – fontes secundárias.

Logo, se dará início a apresentação e discussão dos dados levantados durante a pesquisa etnográfica – fontes primárias. Essa pesquisa identificará o consumo atual não apenas da área revitalizada, mas também a do entorno. Tentar-se-á identificar como essas áreas foram afetadas com a concretização do projeto, comparando-as, sempre que possível, aos estados que se encontravam antes do projeto.



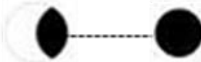
### **4.1.1 A história do porto de Buenos Aires**

Realizou-se uma correlação entre o quadro proposto por Hoyle (1988) – que periodiza os acontecimentos históricos nos portos dos países ocidentais do hemisfério norte – com os acontecimentos que influenciaram o porto de Buenos Aires. Cada porto tem suas características próprias, logo, tanto para o Puerto Madero quanto para o Cais Mauá, alguns fatos coincidirão com o quadro, enquanto outros não. Em **negrito** destaca-se o quadro de Hoyle e em **negro** a análise histórica do porto de Buenos Aires.



A apresentação da história do porto no formato do quadro deu-se com dois objetivos: compará-lo frente à história de Puerto Madero e compreendê-la de um modo mais rápido e fácil.


A pesquisa completa da história do porto de Buenos Aires, de onde esse quadro se baseou, pode ser lida no Apêndice 8.

**Tabela 8: Evolução histórica do Puerto Madero**

Estágio	Símbolo	Período	Características
I Porto/cidade primitiva		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1536 – Fundação do Puerto Nuestra Señora del Buen Ayre</li> <li>- 1580 – Fundação da Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de Buenos Aires.</li> <li>- 1855 – Construção dos moles da Aduana Nueva, dos Passageiros e das Catalinas</li> </ul> <p><b>Idade antiga e média até séc. XIX</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eleição da área onde está hoje assentada Buenos Aires devido à sua posição estratégica de entrada a América Latina pelo Rio de la Plata.</li> <li>- A cidade de Buenos Aires nasce a partir do porto. O uso do espaço portuário é cotidiano por parte dos moradores</li> <li>- Richuelo foi o primeiro local a ser utilizado como porto.</li> <li>- Navios tinham que atracar afastados da terra firme, sendo necessário a utilização de outro meio de transporte para levar passageiros e cargas até a terra</li> <li>- Relação mercantil e cultural com a Europa. O porto ia ser o lugar por onde a Europa “civilizada e civilizadora” penetraria na nação.</li> </ul> <p><b>Próxima associação espacial e funcional entre cidade e porto.</b></p>
II Porto/cidade em expansão		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1876 - Obras no Riachuelo</li> <li>- 1880 – Buenos Aires é eleita como capital argentina</li> <li>- 1882 – Projeto de Eduardo Madero vence concurso e em 1887 começam as obras.</li> <li>- 1889 – 1897 – Puerto Madero vai sendo inaugurado</li> <li>- Início das obras do Puerto Nuevo em 1908</li> </ul> <p><b>Séc. XIX até início do séc. XX</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- As obras do porto implicaram em amplo aterro que vai até a atual Costanera Sur. Assim, “el puerto obturó, para siempre, el balcón del centro de la ciudad hacia el río”<sup>15</sup> (BORTHAGARAY, 2005, p.1)</li> <li>- Porto de carga e descarga de mercadorias para a Europa, e de chegada de imigrantes.</li> <li>- Puerto Madero nasce obsoleto, pois não atende as necessidades impostas pelo aumento do comércio marítimo e do tamanho dos navios, que requer um porto maior e com outra formação estrutural.</li> <li>-A construção do Puerto Nuevo, de forma dentiforme e com dársenas abertas, atende a essas necessidades. Urbanisticamente, esse novo porto bloqueia definitivamente as relações do centro da cidade com o rio.</li> <li>- Trabalhadores portuários jogam futebol (fundação dos times Boca Juniors e River Plata) e dançam o tango.</li> </ul> <p><b>Rápido crescimento comercial e industrial força os portos a se desenvolverem além do confinamento das cidades, com cais lineares e indústrias a granel.</b></p>
III Porto/cidade industrial moderno		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1923 – 1925 – Plan de la Comisión Estética Edílica</li> <li>- 1928 - Inauguração do Puerto Nuevo.</li> <li>- 1938 – 1940 – Plan Le Corbusier y Pierre Jeanneret</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O plano de 1923 finaliza a Costanera Sur, que se converte em um dos principais espaços públicos de lazer para os porteños. Propõe a construção de jardins e o suprimento dos armazéns, como outros planos da época.</li> <li>- Contínuo crescimento do Puerto Nuevo e diminuição das atividades do Puerto Madero, observável desde a sua construção</li> </ul>

<sup>15</sup> Tradução livre do autor: Assim, o porto obstruiu, para sempre, a sacada do centro da cidade em direção ao rio.

		<b>Meio do séc. XX</b>	<p>- O plano de 1938 propunha a eliminação de Puerto Madero para a construção de uma área com fins de lazer, culturais e esportivos. Também seria construída uma ilha artificial dentro do rio (Citè des Affaires), composta de cinco torres de usos comerciais e administrativos. Esse projeto parece ter sido a primeira ideia do projeto de aterro do rio, que terminou por ser realizado durante a Ditadura Militar (1978).</p> <p><b>Crescimento industrial (especialmente de refinamento de petróleo) introdução dos containeres requerem um maior espaço.</b></p>
IV Recuo das frentes-de-água		<p>- 1959 – 60 – Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires</p> <p>- 1969 – Esquema Director del año 2000 – ORDAM/CONADE</p> <p>Ditadura militar na Argentina (66-72 / 76 – 83)</p> <p>- 1971 – Plan de Renovación de la Zona Sur de Buenos Aires</p> <p>1978 - Aterro</p> <p><b>1960 - 1980</b></p>	<p>-O plano de 1959 visava o crescimento da cidade, trabalhando nas escalas urbanas, metropolitana e regional. Propunha a eliminação dos diques e dos armazéns, para usos administrativos, culturais, desportivos e de lazer.</p> <p>- Pela primeira vez (1969), um plano preserva os depósitos de Puerto Madero, vendo-os como valor patrimonial.</p> <p>- Isolamento e distanciamento do porto do contato com a população e degradação de Puerto Madero, influenciado pela Ditadura Militar.</p> <p>- Plano (1971) que pela primeira vez propunha usos no setor terciário, comerciais e construção de hotéis. Não propunha uso residencial.</p> <p>- Aterro da área em frente a Costanera Sur, realizado pelo governo militar com o objetivo de construir uma cidade administrativa. Projeto é deixado de lado e rapidamente desenvolve-se uma fauna e flora similares às originais da orla do rio. Essa área, futuramente, se tornaria a Reserva Ecológica</p> <p><b>Mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento de áreas separadas de desenvolvimento industrial.</b></p>
V Remodelação das frentes-de-água		<p>1982/1 – Ensanche del Area Central</p> <p>1983 – Primeiro presidente de retorno a democracia – Raúl Alfonsín</p> <p>1985 – Propostas A e B para remodelação da cidade</p> <p>De 1985 a 1990 – Acuerdo de Cooperación entre la Municipalidad de Buenos Aires y el Ayuntamiento de <b>Barcelona</b>, .</p> <p>1989 – Criação da Corporación Antiguo Puerto Madero</p>	<p>- Expansão do Puerto Nuevo</p> <p>- Consórcio de Arquitetos faz estudo sobre Puerto Madero e Costanera Sur. Área destinada a repartições públicas e parques.</p> <p>- Pergunta-se: “o que fazer com este ninho de ratos em pleno centro da cidade?”</p> <p>- Em 1983 surge a idéia que mais tarde se conformaria na criação da Corporación Antiguo Puerto Madero. S.A constituída por membros do Estado e da Prefeitura.</p> <p>- Proposta A foi da Prefeitura da cidade e propunha integrar o rio com parques. Puerto Madero se dividiria em área ativa, com uso recreativo e controlado; e passiva, de uso restringido, para investigação e controle.</p> <p>- Proposta B foi resultado do convênio entre a <i>Faculdade de Arquitetura y Urbanismo da UBA</i> e a <i>Secretaría de Estado de Transporte</i>. Nesse ano, a Reserva Ecológica foi oficializada pela <i>Ordenanza Municipal</i>. Contemplava a formulação de um <i>Plan General</i>, que operasse por etapas, com gestão privada ligada a S.A, e a preservação do patrimônio.</p>

		<b>1970 - 1990</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- É desenvolvido durante a cooperação da prefeitura de Buenos Aires com Barcelona, representada pela empresa <i>Consultores Europeos Asociados</i> (Juan Busquets, arquiteto, e Joan Alemany, economista), o <i>Plan Estratégico para el Antiguo Puerto Madero</i>.</li> <li>- Influência dos modelos europeus de revitalização de frentes-de-água</li> </ul> <p><b>Portos modernos de grande escala consomem grandes áreas de terra e água; cerne da renovação urbana.</b></p>
VI Renovação das conexões porto/cidade		<p>1989 – Início do projeto de revitalização</p> <p><b>1980 - 2000</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incremento das conexões entre o espaço portuário revitalizado e o tecido urbano.</li> <li>- Renovação de outras áreas de Buenos Aires – San Telmo, Recoleta e Abasto, por exemplo – alinham-se aos novos usos dos portos.</li> </ul> <p><b>Globalização e intermodalidade transformam o papel dos portos; associações porto/cidade renovadas; renovação urbana melhora a integração porto/cidade.</b></p>
		<p>2000 – 2010 (Breve Análise)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Torres residenciais continuam a ser levantadas, assim com seus preços que seguem subindo; baixa ocupação dos apartamentos.</li> <li>- Edifícios de escritórios continuam a serem entregues, e em busca de inquilinos, assim como residências e locais comerciais.</li> <li>- Turismo no novo bairro de Puerto Madero continua a crescer e a influenciar positivamente essa atividade na cidade e no país.</li> <li>- Comércio tem certa queda com algumas lojas ainda vazias e esperando possíveis inquilinos. Apesar disso, o primeiro <i>shopping</i> de Puerto Madero está sendo construído na altura do Dique 1.</li> <li>- Uso dos parques públicos limitado aos moradores do bairro e dos bairros do entorno, com exceção da Costanera Sur.</li> </ul>

Fonte: Hoyle et al. (1988) com adaptação de Otávio Vieira



#### 4.1.2 O Projeto de Revitalização de Puerto Madero



Figura 1 - Projeto de Puerto Madero  
Fonte: GIACOMET, 2008

O marco oficial da revitalização de Puerto Madero é o ano de 1989, quando a *Corporación Antigua Puerto Madero S.A. (CAPM)* foi fundada.

As oportunidades para a área eram diversas. Situava-se ao lado do centro da cidade, com o atrativo paisagístico dos espelhos d'água, a memória portuária e uma ribeira construída no Rio de la Plata, Costanera Sur, que embora desfigurada pelo aterro da Reserva Ecológica, ainda estava ali. “Tudo isso adicionado a pressão de estar frente a uma oportunidade que, estávamos certos, seria irrepitível em Buenos Aires, e a um dos maiores empreendimentos de *waterfront* do mundo”<sup>16</sup> (BORTHAGARAY, 2005, p.63).

As principais etapas até o início das obras do projeto Puerto Madero foram as seguintes:

- 1º - Acuerdo de Cooperación entre la Municipalidad de Buenos Aires y el Ayuntamiento de Barcelona (1985-1990), que gerou o Plan Estratégico para el Antigua Puerto Madero.
- 2º - Fundação da Corporación Antigua Puerto Madero S.A. (CAPM)
- 3º - Concurso Nacional de Ideas – Baseado no Plan Estratégico
- 4º - Plan Maestro
- 5º - Licitação dos depósitos da borda oeste (Area de Protección Patrimonial Antigua Puerto Madero) – 1991

<sup>16</sup> Tradução livre de: “Todo esto aunado a la presión de estar frente a una oportunidad que, estábamos seguros, sería irrepitible en Buenos Aires, y a uno de los desarrollos de *waterfront* mayores, a escala mundial”

## 6° - Licitação dos terrenos da borda leste (*Area Puerto Madero*) – 1996

Para levar adiante o projeto do Puerto Madero, o Governo da Argentina constituiu a Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., onde o Executivo Nacional e a Prefeitura de Buenos Aires participam como sócios acionistas igualitários e têm capacidade jurídica como qualquer sociedade comercial, designando os membros do seu diretório. O cargo de presidente é rotativo e com amplas atribuições de atividade comercial. A grande vantagem da criação dessa sociedade foi permitir vencer dificuldades jurídicas administrativas geradas no passado pela superposição de responsabilidades entre organismos.

Ao Governo Nacional coube a tarefa de transferir 170 hectares de terreno da borda leste e os depósitos da borda oeste para a Corporação, enquanto à prefeitura da cidade a de elaborar as normas correspondentes que regeriam o desenvolvimento urbano da área. O patrimônio público seria então explorado para obter recursos operativos, já que a Corporação não tem um orçamento nem por parte do Estado argentino nem do governo da cidade. Cabe destacar que a transformação do Puerto Madero partiu da iniciativa pública, mas contou com o aporte quase exclusivo do investimento privado (IGLESIAS, 2010).

Como medida normativa inicial do processo de urbanização do terreno se constituiu a *Area de Protección Patrimonial Antiguo Puerto Madero* (borde oeste dos diques) e a área *Puerto Madero* (borde leste).

Com base no Plan Estratégico para el Antiguo Puerto Madero, desenvolvido pelo Acuerdo de Cooperación entre la Municipalidad de Buenos Aires y el Ayuntamiento de Barcelona, foi lançado, em 1991, o Concurso Nacional de Ideas. A entidade responsável pela organização do concurso foi a Sociedad Central de Arquitectos (SCA), que “pressionou para a realização do concurso e evitou que se levasse a cabo o „projeto catalão”<sup>17</sup> (CORRAL, 2009, p.18). Esse concurso teve o mérito de valorizar os arquitetos argentinos, deixando os espanhóis como coadjuvantes. Pontua-se, entretanto, que o Plan Estratégico, desenvolvido pelos espanhóis em cooperação com a prefeitura de Buenos Aires, teve papel central, relacionado às normativas do concurso. Por fim, foram apresentados 96 projetos arquitetônicos para a área (GIACOMET, 2008).

Os jurados do concurso foram 2 membros da SCA e dois da CAPM. Estava estipulado que seriam escolhidos 3 projetos vencedores, a partir dos quais se desenvolveria o *Plan Maestro* (Figura 1). Cada uma dessas equipes seria representada por 3 membros, juntamente

---

<sup>17</sup> Tradução livre de: “presionó para el llamado a concurso y evitó que se llevara a cabo el „proyecto catalán””

com mais 2 da CAPM, totalizando 11 arquitetos, que faziam parte da equipe responsável pela elaboração do *Plan Maestro*.

As bases para o desenvolvimento desse plano, com o fim de integrar essa área ao tecido urbano, estabeleciam (CAPM, 2010):

- a reconversão da área, superando a situação de degenerescência em que se encontrava;
- o reordenamento que contribuísse para recompor seu caráter urbano tendendo a equilibrar os déficits da área central, preservando seu caráter evocativo;
- promover a implantação de atividades terciárias – escritórios públicos e privados, serviços comerciais e culturais – acompanhadas com assentamentos do tipo residencial
- reconquistar a aproximação ao rio, incorporando áreas verdes para recreação e lazer.

A escolha de três projetos ao invés de apenas um deu-se ou porque a CAPM quis diminuir os honorários<sup>18</sup> de um único projeto eleito ou “para evitar a entrada em cena de um ator forte que complicasse o confortável entorno do pequeno grupo que o diretório se relacionava até então”<sup>19</sup> (BORTHAGARAY, 2005, p.65). De acordo com Giacomet (2008, p.90) “a concepção de um único projeto, utilizando três propostas anteriores, conforme previsto nas bases do concurso, caracterizou-se como fator de risco para o sucesso do projeto”.

Com relação aos projetos apresentados no concurso, diversos coincidiram no mesmo partido em que propunham o desenvolvimento de uma franja do tecido ortogonal característico de Buenos Aires, porém com uma quadra em forma retangular, ao invés de quadrada. Também eram sugeridas estrutura de ruas com edifícios de base comercial, recriando o clima dos bairros mais interessantes das áreas densas do tecido urbano (GIACOMET, 2008. p.92).

Os três projetos que saíram vencedores foram:

Equipe 1 (Trabalho 701), do arquiteto Juan Manuel Borthagaray

Equipe 2 (Trabalho 803), do arquiteto Cristian Carnicer

Equipe 3 (Trabalho 708), do arquiteto Enrique Garcia Espial<sup>20</sup>

O arquiteto Borthagaray (2005), ao elaborar o projeto da Equipe 1 (Figura 2), tinha como princípio conservar as virtudes e filtrar os vícios do urbanismo típico da cidade de Buenos Aires. Para essa equipe, os grandes portões das residências ocupadas pelas classes

<sup>18</sup> Honorário: 2. Que não implica qualquer prestação de serviço ou vencimento, que conserva somente a honra; 3. Derivação: por extensão de sentido. Uso: pejorativo. Que deixou de agir, que não tem mais efeito ou eficácia.

<sup>19</sup> Tradução livre de: “para evitar la entrada en escena de un actor fuerte que complicase el comfortable entorno de pequeño grupo en que el directorio se había movido hasta entonces”.

<sup>20</sup> Embora cada projeto tenha sido realizado por uma equipe de arquitetos, decidimos citar aqui apenas os principais responsáveis por cada um.

médias, a cidade inteira formada por quadras e as ruas estreitas, eram características a serem mudadas. Por sua vez, manteriam algumas quadras de apartamentos e comércio nos andares térreos, considerados como virtudes. As quadras se dispormiam paralelas aos diques e suas extensões estariam de acordo com esses. Dos três, foi o projeto com maior espaço destinado a parques, possibilitado pela alta densidade das torres, que liberava espaço para construção de espaços públicos. Havia, entretanto, muitas alterações na Reserva Ecológica, o que foi refutado.

Uma de suas principais contribuições foi a localização das torres, concentradas em dois eixos. Percebeu-se que elas não poderiam estar em todas as partes, pois cobririam totalmente a paisagem. Havia então duas possibilidades: localizá-las no eixo central da Avenida de Mayo ou liberar esse eixo com um parque, construindo-as em duas áreas laterais. A última opção foi a escolhida pela equipe 1 e a aceita no plano final (*Plan Maestro*). “Todas as torres estão em duas áreas em particular, pois não queriam que fizesse edifícios perto da casa rosada” (TRADE1).

Com relação aos espaços verdes, livres ou restritos, nos entornos das torres, Borthagaray (2005, p.64) diz que:

Ao projetar amplas parcelas e baixa ocupação de solo, desejou-se que as torres se erguessem em meio a jardins que, sem serem espaços públicos, pudessem aportar paisagens que se agregassem espacialmente aos que sim o eram, para gerar um contínuo espaço verde.<sup>21</sup>

Atualmente, o tipo de paisagismo dos jardins gradeados das torres é uma continuação dos espaços públicos, levando à confusão paisagística entre espaço público e privado

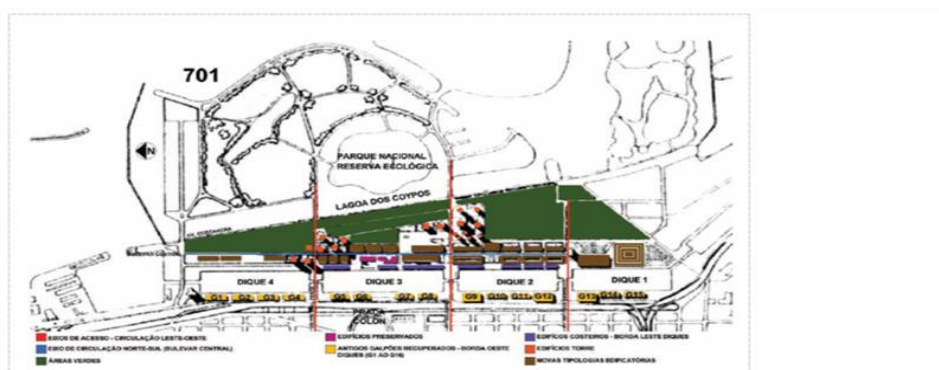


Figura 2 - Equipe 1 - Projeto N° 701  
Fonte: GIACOMET, 2008

<sup>21</sup> Tradução livre de: Al proyectar amplias parcelas y baja ocupación del suelo, se quiso que las torres se levantasen en medio de jardines que, sin ser espacios públicos, pudiesen aportar arbolados que se agregaran espacialmente a los que sí lo eran, para generar un continuo espacio verde y frondoso.

O projeto da Equipe 2 (Figura 3), do arquiteto Carnicer, tinha características bastante parecidas com as da equipe 1. Apresentavam três eixos de penetração perpendiculares às quadras que adentravam na Reserva Ecológica e seguiam as principais vias do centro de Buenos Aires.

A comissão avaliadora aponta diversos atos acertados no projeto: o aproveitamento da borda leste dos diques e sua proposição circulatoria; a reutilização das edificações de valor patrimonial, unidas por um corredor norte-sul; a marcada ênfase no eixo histórico e cívico, que atravessa o conjunto diagonalmente até atingir a Reserva Ecológica; a implantação habitacional até o rio, implantada em torres de alta densidade próximas aos eixos leste-oeste; a distância entre o corredor urbano e os diques e, finalmente, a sugestão de elementos paisagísticos (GIACOMET, 2008, p.88).

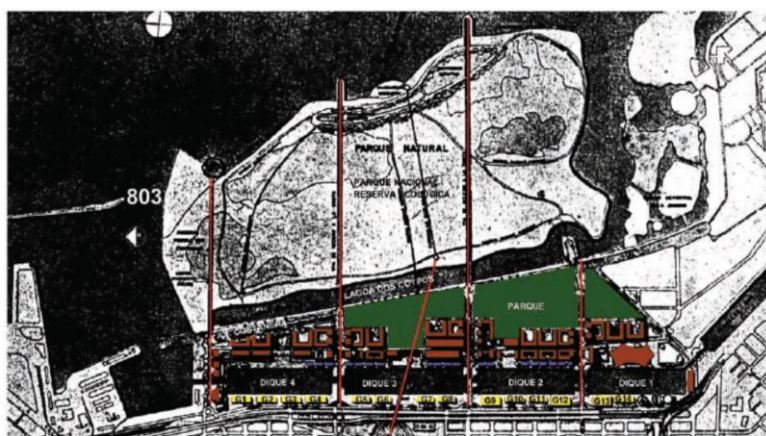


Figura 3: Equipe 2 – Projeto N° 708  
Fonte: GIACOMET, 2008

Por fim, a escolha do projeto da Equipe 3 (Figura 4), do arquiteto Espil, se deveu fundamentalmente pelos seguintes aspectos positivos:

- ao traçado de densidade média aplicada ao setor urbano, onde quadra, praça e rua conformam os fundamentos da nova trama lançada;
- ao respeito e extensão da grelha tradicional da cidade, evitando sua ruptura;
- a proposta de inserção de amplos espaços verdes abertos na massa construída, estabelecendo, assim, a conformação espacial pelo jogo de cheios e vazios, e;
- a circulação veicular e de pedestres, bem como a localização das torres residenciais voltadas para o rio, reforçando a intenção de consolidação da Costanera Sur (*ibidem*).

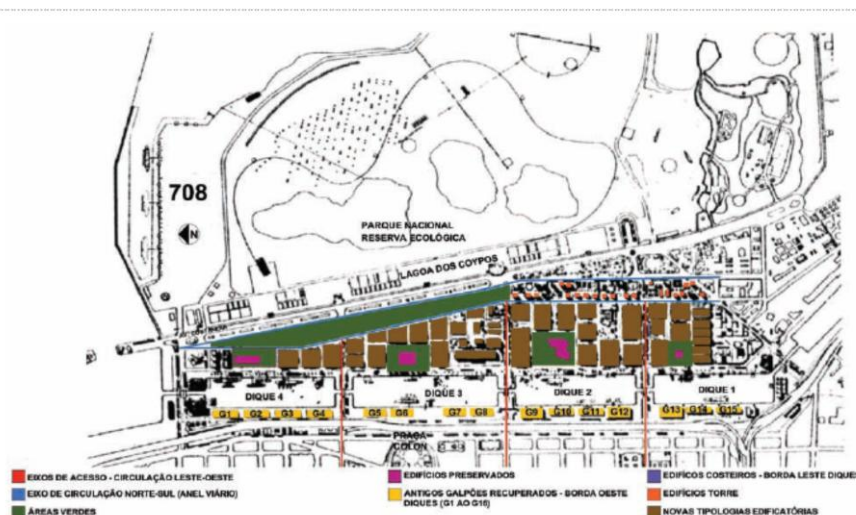


Figura 4: Equipe 3 - Projeto N° 803  
Fonte: GIACOMET, 2008.

Todos os projetos basearam-se no conceito de conexão, “utilizado pelos autores para descrever sua proposição. Conexão entre os quatro diques e a Costanera Sur ou entre as estruturas preexistentes e as novas edificações” (GIACOMET, 2008, p.86). A utilização desse conceito para desenvolver os projetos parece basear-se apenas nos aspectos arquitetônicos e urbanísticos, esquecendo-se das conexões sociais. Entendemos conexão social pelo consumo do espaço pelos moradores do entorno e do tecido urbano em geral, com a menor possível segregação socioespacial. Conexão entre os usuários dos bairros do entorno e os novos moradores, trabalhadores e novos consumidores – turistas e visitantes – da área revitalizada.

Com relação à visão geral do projeto, compartilhamos da opinião de Giacomet (2008), ao concluir que:

O concurso significou a ilustração das múltiplas possibilidades do desenvolvimento da cidade de Buenos Aires. A pluralidade dos trabalhos expostos demonstrou a divergência de opiniões acerca da maneira de urbanizar o local. [...] Apesar das polêmicas surgidas e das dúvidas deixadas, o concurso obteve uma resposta positiva em relação à classe profissional e ao conhecimento geral dos habitantes. Buscou-se um meio pluralista, democrático e participativo como forma de confirmar os ideais balanceados para a urbanização da área (GIACOMET, 2008, p.92)

Após a escolha dos três projetos, deu-se início ao desenvolvimento do *Plan Maestro*. Borthagaray (2005, p.66), sobre esse tema, diz que “no fue posible reunir em um solo proyecto las virtudes de los tres seleccionados”, e que no final as bases do *Plan Maestro* se apoiaram em um deles – o da Equipe 1 –, como pode ser observado comparando os três projetos com o *Plan Maestro*. “O *Plan Maestro* teve mais o caráter de uma norma do que de um projeto. Os autores do plano estimavam-lhe um papel discreto, limitado a criar oportunidades para que outros profissionais desenvolvessem seus projetos” (GIACOMET, 2008, p.94).

Uma das pautas de atuação geral do *Plan Maestro* esteve relacionada à recuperação de espaços públicos para a cidade. Nessa linha, se projetaram a criação de novos bulevares transversais alinhados com as pontes que delimitam os antigos diques. Destaca-se também o desenho de amplos passeios de pedestres ao longo dos bordes dos diques e dois grandes parques em direção leste dos diques dois e três, criando uma ampla área de lazer que se vincularia ao setor da Costanera Sur<sup>22</sup>.

Com relação às edificações, o plano teve como pauta integrar as novas construções sem perder o caráter portuário que Puerto Madero devia conservar. Assim, somaram-se 19 edifícios de valor histórico que se deveria preservar, os 16 depósitos de tijolo do borde oeste, o antigo depósito de Molinos “El porteño”, o ex silo da Junta Nacional de Granos e a antiga sede administrativa de Molinos Río de la Plata. No borde leste, se previam duas estreitas franjas de edificações, a primeira de prédios de baixa altura e de usos diversos e a segunda de edifícios de maior altura; por sua vez, mais próximo à Costanera Sur, se projetaram torres que relembrou a “Cité des Affairs” – Cidade dos Negócios – proposta por Le Corbousier em 1938 (GASTAMINZA, 2008).

Logo depois de estabelecido o *Plan Maestro*, o desenvolvimento do projeto se deu em duas etapas.

A primeira etapa (setor oeste) (Figura 5), iniciada em 1991, constituiu-se na revitalização dos 16 galpões de tijolo (depósitos) que se encontravam em total estado de abandono. Esses edifícios constituem o principal patrimônio histórico arquitetônico e marcam a identidade portuária da zona; foram declarados pelo *Honorable Consejo Deliberante de La Ciudad de Buenos Aires* como “Área de Proteção Patrimonial Antiguo Puerto Madero”, o qual estabeleceu estritas normas de proteção dos edifícios (CAPM, 2010).



Figura 5: Planta da borda oeste dos diques. Área de proteção patrimonial.  
Fonte: CAPM (2010)

A CAPM instituiu que a venda dos galpões aconteceria por etapas e a partir do norte (Dique 4), pois, devido à proximidade com o centro administrativo e financeiro da capital federal, esse era o setor mais valorizado. Em julho de 1991, a CAPM lançou o edital de licitação de venda dos cinco primeiros edifícios, para o qual se apresentaram 26 grupos de

<sup>22</sup> Mais a frente, será revelado que esse objetivo não foi alcançado, pois atualmente identifica-se uma região de fronteira entre a Costanera Sur e os dois novos parques construídos.

empresários. Em março de 1992 foi lançado o segundo edital de licitação, que correspondeu aos três galpões restantes do dique 3. A essa altura, os galpões dos diques 4 e 3 já haviam sido comercializados. Em outubro do mesmo ano foram vendidos os quatro galpões do dique 1 (extremo sul) e logo foram vendidos os quatro galpões do dique 2, onde se instalou a Universidade Católica Argentina.

Os *docks*<sup>23</sup> foram bem reciclados e as antigas gruas foram conservadas (TRADE1). Na maioria destes foram construídos, nos andares superiores, escritórios e algumas residências do tipo *loft*, enquanto nas plantas baixas foram abertos empreendimentos gastronômicos, o que se chamou de corredor gastronômico. Toda essa reconversão se deu no curto período que vai de 1991 a 1998 (CAPM, 2010).

Com os recursos obtidos nessa primeira etapa, a CAPM deu início às obras de infraestrutura (eletricidade e saneamento), ao caminho de pedestres (ao longo dos diques) e aos traçados dos bulevares, avenidas, ruas e parques, que, dado o caráter portuário da zona, eram inexistentes. Além disso, também foram restauradas as pontes giratórias localizadas entre os diques.

No que diz respeito às fases que todo patrimônio teria que passar até chegar ao novo estado revitalizado, pode-se identificar as seguintes fases que passaram os 16 depósitos do borde oeste.

Tabela 9: Fases históricas dos depósitos do borde oeste de Puerto Madero

Fases do Patrimônio	Período
1º - Estado estável	Ideia de criação
2º - Período de stress patrimonial crescente	1888 – década de 50
3º - Período de distorção patrimonial	Década de 50 até 1991
4º - Período de revitalização	1991 a 1998
5º - Novo estado estável	1998 – até os dias atuais

Fonte: Otávio Vieira

A primeira seria o **Estado estável**. Assim que as construções de Puerto Madero se iniciaram (1888 – 1897) puderam ser percebidas lacunas técnicas que não satisfariam as necessidades portuárias da época. Por essa razão, logo após sua inauguração, foi concebida a construção do Puerto Nuevo (1908). Pode-se então afirmar que os armazéns nunca chegaram a um Estado estável.

<sup>22</sup> São os armazéns em Espanhol.



A segunda fase seria o **Período de stress patrimonial crescente**. Como resultado da deficiência das técnicas utilizadas no porto, diversas funções portuárias não se adaptavam às formas do porto. Assim, desde a sua fundação, o patrimônio portuário já se encontrava nessa fase de “stress” crescente, que duraria até os anos 50, ainda que de maneira insipiente, os armazéns e as outras infra-estruturas portuárias ainda eram utilizados. Certamente houve tentativas para adaptar essas formas às novas necessidades, mas com poucos sucessos.

A terceira fase seria o **Período de distorção patrimonial**, que perduraria dos anos 50 até 1991. Nessa fase, o Puerto Madero já quase não era mais utilizado como porto. Formas e funções do patrimônio portuário estavam completamente distorcidas com relação à estrutura da sociedade. Os elementos não funcionavam harmonicamente e o “stress” patrimonial seguia aumentando.

A quarta fase, denominada de **Período de revitalização**, duraria de 1991 até 1998 (GASTAMINZA, 2008), período pelo qual os depósitos do borde leste passaram pelo processo de revitalização.

Por fim, a quinta e última fase seria o **Novo estado estável** que o patrimônio, depois de revitalizado, apresenta atualmente. A forma e principalmente a função dos depósitos estão completamente diferentes do estado estável anterior. O patrimônio foi revitalizado, reinventado e ressignificado.

“Assim, embora as obras de Puerto Madero tenham começado em 1990, o projeto começa a se consolidar apenas em 95, porque as pessoas vêem que é de verdade que estão fazendo” (ARQ8). Por coincidência ou não, é no ano de 1996 que se inicia a segunda etapa, quando foram apresentados os processos de licitações de venda dos terrenos da área triangular do borde leste (Figura 6), para o qual se postularam importantes empresários.

O projeto como um todo se centrava nessa ilha triangular, visto que a permanência dos depósitos era um dado, estipulado primeiramente pelo *Plan Estratégico para el Antiguo Puerto Madero* e em seguida pelo *Concurso General de Ideas* (CORRAL, 2010). Assim, o desafio do projeto para a área do Puerto Madero era o de dispor as construções na enorme quantidade de metros quadrados disponíveis no borde leste.

Esse setor apresentou grandes diferenças do setor oeste, sendo as principais delas: não contar com arquitetura existente – com exceção do conjunto de silos *Molinos Río de la Plata* construídos no ano de 1903 e demolidos no ano de 1998 (BOSCO, 1998) –; por dispor de ampla área (1.500.000 m<sup>2</sup>) para construção de novos edifícios; e incerteza relacionada aos futuros investimentos.

Se por um lado os investidores indicavam interesse na compra dos depósitos a serem revitalizados do borde oeste, por outro havia dúvida sobre investimentos no borde leste: “quem seria o audaz que investiria no outro lado dos diques?” (BORTHAGARAY, 2005, p.65). Desse modo, edifícios a serem revitalizados e quadras atípicas, que pudessem conter programas especiais, foram alguns pontos fundamentais para atrair investimentos nessa área. A revitalização desses edifícios, diferentemente das do borde oeste, foi realizada com amplas alterações nas estruturas existentes, como é o caso do Hotel Faena. “O borde leste representa a visão de uma Buenos Aires do futuro” (TRADE1).

Assim, o projeto permitiu dois diferentes tipos de renovação urbana característicos: o da revitalização patrimonial e o da construção de novas edificações. O primeiro se deu nos depósitos no borde oeste – que se encontravam em estado de deterioro – e na *Costanera Sur* (1995). Por sua vez, as novas edificações, tanto comerciais como residenciais, se realizaram no borde leste. Também se destaca a criação de parques públicos.

Com relação ao que representa o projeto para a cidade de Buenos Aires, temos a comparação entre o projeto de construção e o de revitalização:

O Puerto Madero no momento que se construiu, faz mais de 100 anos, representou um projeto de inserção em certo modelo de mundo, similar ao projeto atual de revitalização. Não é casual que tenha essa tipologia tão inglesa, não imitava qualquer coisa. Nesse sentido, o projeto de Puerto Madero aproxima Buenos Aires em certo modelo de modernidade, que é também o papel que cumpre em termos de oferta turística (PROF5).

Desse modo, “convive no bairro o moderno com o antigo” (TRADE1). O patrimônio histórico material e simbólico, representado pelos depósitos, com a arquitetura contemporânea, representada pelos edifícios comerciais, residenciais e os parques.

Apresentados os principais aspectos do projeto de revitalização de Puerto Madero, podemos então começar as descrições e análises de como se apresentam atualmente a área revitalizada e o seu entorno direto.

#### **4.1.3 O bairro de Puerto Madero e o seu entorno**

A área de Puerto Madero foi oficialmente instituída como bairro pela legislatura de Buenos Aires no ano de 1996. É o segundo mais novo da cidade (HIMITIAN, 2010), apenas após o Parque Chas, aprovado em 2005. A área de abrangência do bairro é a mesma área foco do projeto de revitalização, ou seja, a *Área de Protección Patrimonial Antiguo Puerto Madero* ou borde oeste (Cena 1) e a *Área Puerto Madero* ou borde leste (Cena 2) (Figura 6).

O entorno direto que de algum modo sofreu influências do projeto de revitalização foram os seguintes: a Costanera Sur – Cena 3 –, a Reserva Ecológica – Cena 4 –, a Ex Ciudad Deportiva La Boca – Cena 5 –, a Vila Rodrigo Bueno – Cena 6 e o Bairro de San Telmo – Cena 7. O bairro do Microcentro, por sua vez, também fronteiro ao Puerto Madero, será apenas brevemente abordado, tanto devido a sua complexidade quanto a sua constituição mais sólida na paisagem e, por isso, aparentemente menos influenciada pela revitalização do porto; portanto, também faz parte da Cena 7.

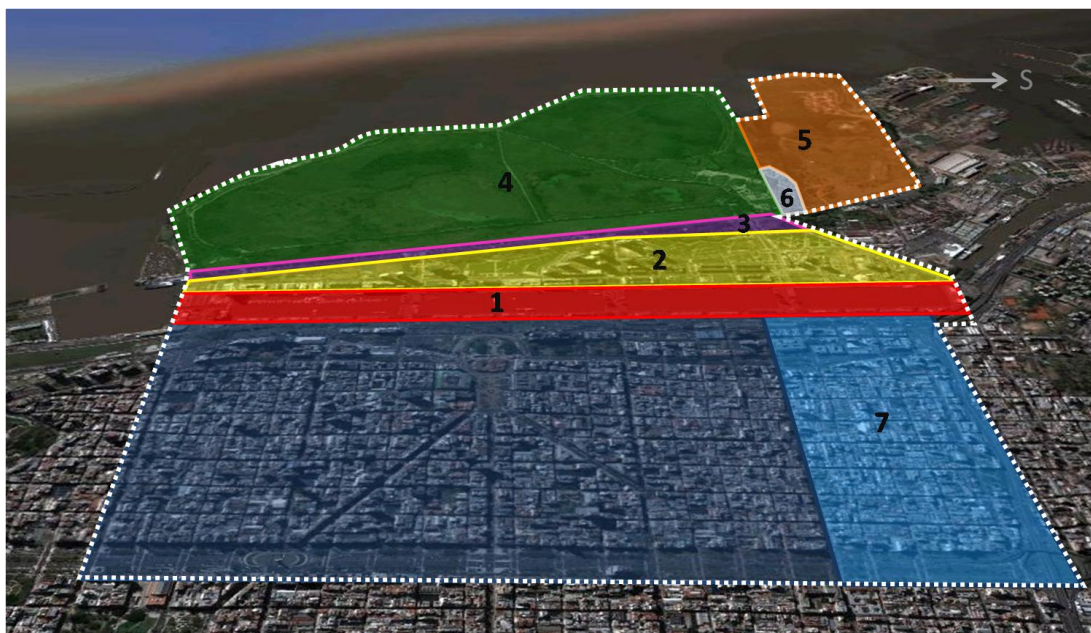


Figura 6 - Cenas de 1 a 7

Fonte: Google imagens adaptação de Mateus Ekcel (2011)

#### Legenda

##### Cenas:

1. Peçaço dos Turistas
2. Peçaço Bairro Puerto Madero
3. Costanera Sur – Peçaço Popular
4. Reserva Ecológica
5. Ex Ciudad Deportiva La Boca
6. Vila Rodrigo Bueno – Peçaço da Comunidade
7. Mancha Bairro San Telmo

**Tabela 10: Atores e delimitação das Cenas**

	Atores	Delimitação da área
Cena 1 – Peçaço dos turistas	- Turistas - Trabalhadores dos serviços turísticos oferecidos - Yuppies - Usuários da UCA - Comunidade do bairro - Guardas Navais	<b>Leste:</b> Pierina Dealessi <b>Oeste:</b> Alicia Moreau de Justo <b>Norte:</b> Boulevard Cecilia Grierson <b>Sul:</b> fim do dique 1
Cena 2 – Peçaço Bairro Puerto Madero	- Moradores do bairro - Moradores dos bairros do	<b>Leste:</b> Av. Olga Cossetini <b>Oeste:</b> Avenida dos Italianos

	entorno - Trabalhadores dos serviços oferecidos, entre eles os <i>yuppies</i> - Guardas Navais	continuação Avenida Calabria <b>Norte:</b> Boulevard Elvira Rawson de Dellepiane <b>Sul:</b> Rua Marquita Sanchez de Thompson
Cena 3 – Costanera Sur – Peçaço Popular	- Comunidade local (moradores de Buenos Aires e região metropolitana) - Trabalhadores locais (gastronomia popular)	Ao longo da Avenida Tristan Achaval continuação Avenida Intendente Carlos M. Noel, até a esquina da Boulevard Elvira Rawson Dellepiane.
Cena 4 – Reserva Ecológica	- Funcionários da Reserva Ecológica - Moradores de Buenos Aires e da Região Metropolitana - Turistas	<b>Leste:</b> Rio de La Plata <b>Oeste:</b> Costanera Sur <b>Norte:</b> Rio de La Plata <b>Sul:</b> Rio de La Plata
Cena 5 – Ex Ciudad Deportiva La Boca	- Trabalhadores navais - Caminhoneiros - Trabalhadores da central de energia elétrica Central Térmica Costanera - trabalhadores do estaleiro CINAR - Empreendedores imobiliários	<b>Leste:</b> Rio de La Plata <b>Oeste:</b> Darsena (Dique) Sur <b>Norte:</b> Reserva Ecológica e Villa Rodrigo Bueno <b>Sul:</b> Antepuerto
Cena 6 – Vila Rodrigo Bueno – Peçaço da Comunidade	- Moradores da Villa Rodrigo Bueno (villa = favela)	<b>Leste:</b> Reserva Ecológica <b>Oeste:</b> Início da Costanera Sur <b>Norte:</b> Reserva Ecológica <b>Sul:</b> Ex Ciudad Deportiva de La Boca
Cena 7 – Mancha Bairro San Telmo	- Turistas - Moradores - Comerciantes - Visitantes moradores de Buenos Aires	<b>Leste:</b> Puerto Madero <b>Oeste:</b> Av. 9 de Julio <b>Norte:</b> Bairro Montserrat (microcentro) <b>Sul:</b> Bairro Barracas e La Boca

Fonte: Otávio Vieira

No contexto das cenas, surgem as categorias Peçaço e Mancha. As representantes da primeira categoria são o Peçaço dos Turistas – Cena 1 –, o Peçaço Bairro Puerto Madero – Cena 2 –, o Peçaço Popular – Cena 3 – e o Peçaço da Comunidade – Cena 6. Já a única que se encaixa na categoria Mancha seria a Mancha Bairro San Telmo, juntamente com o centro de Buenos Aires, chamado Microcentro.

O cenário do Puerto Madero, ou seja, o uso do espaço do bairro pelos atores, coincide com as suas diversas paisagens. Essas são homogêneas – com exceção das Cenas 5 e 6 – no

sentido horizontal (N – S) (Figura 6), enquanto caminhando-se verticalmente, direção centro – Río de la Plata (O – L) a paisagem e seus usos mudam rapidamente.

“Urbanizar tudo isso, todo o projeto de edificios e torres, provocou, desde os anos 90, época do neoliberalismo, uma fragmentação social” (TRADE2). Ao compartimentalizar o espaço de estudo, estaríamos identificando essas fragmentações socioespaciais que, à primeira vista, teriam sido causadas pelo projeto de revitalização, mas, que por vezes, já existiam mesmo antes da sua concretização.

O modelo que identifica e classifica a fragmentação socioespacial do bairro e do seu entorno é baseado nos padrões de usos dos atores e no termo região de fronteiras. Deve-se ter em conta que certos atores como turistas, *yuppies* e a comunidade local, por exemplo, por vezes transitam em outras cenas. Esses cruzamente, contudo, por não representar a *regra* e sim exceções fora do padrão, não são inseridos na classificação.

A pesquisa então trata de uma visão da escala do bairro e de suas adjacências, das pessoas que nele (con)vivem cotidianamente e das que o consomem apenas temporariamente. Desse modo, as Cenas 1 e 2, que constituem o bairro do Puerto Madero, serão os primeiros espaços descritos. Logo, serão abordadas as outras cenas na ordem apresentada no quadro.

#### 4.1.3.1 Cena 1 - O pedaço turístico

A **Cena 1**, também chamada de Pedaço dos Turistas, localiza-se no caminho dos pedestres ao longo dos diques (Foto 2). Esse espaço encaixa-se na categoria pedaço, pois, embora a maioria dos freqüentadores não se conheça, eles se reconhecem enquanto portadores dos mesmos símbolos, tais como apreciação por viagens, fotografias, restaurantes, certos tipos de roupas, entre outros. Assim, essa área serve de lugar de encontro e lazer para turistas e outros atores.

Os principais atrativos turísticos dessa Cena são o corredor gastronômico, localizado na planta baixa dos armazéns revitalizados do borde oeste, o passeio dos pedestres, ao longo dos quatro diques, o museu Fortabat, a Puente de La Mujer, obra do espanhol Santiago Calatrava, os museus nas embarcações Fragata Sarmiento e Corbeta Uruguay e o Casino Flotante na altura do Dique 1.

Os atores que utilizam essa cena são diversos. Primeiramente, pontua-se que para entrar no Puerto Madero deve-se cruzá-la, logo, todos os atores que consomem todas as outras Cenas – com exceção do bairro San Telmo – devem necessariamente passar por essa área. Contudo, identificam-se aqui apenas aqueles atores que aí permanecem, e deixam-se de lado aqueles que apenas a cruzam.

Os turistas são os principais atores que consomem esse espaço, e é para eles que muitas coisas aqui giram em torno (restaurantes, informações turísticas, museus e outros serviços). Os outros atores são: os empregados dos serviços turísticos, os *yuppies* – que trabalham no Microcentro ou em Puerto Madero –, os usuários (alunos, professores e funcionários) da UCA – Universidade Católica da Argentina – e os moradores do bairro (Cena 2).

Outros atores presentes tanto na Cena 1 como na 2 são os guardas da *Prefectura Naval Argentina*, responsáveis pela segurança de ambas as áreas. Para tal, utilizam de alta tecnologia, como o Sistema Integral de Segurança (SIS), composto de 23 câmeras de vídeo, que permitem um giro de 360° em sentido horizontal e de 140° em forma vertical, transmitindo em tempo real as imagens para uma central de monitoramento (ROMERO, 2007). A segurança do bairro é um dos pontos, reconhecido pela população de Buenos Aires, mais positivos, influenciando assim em diversos aspectos de uso do bairro.

A primeira fronteira física, inserida no conceito de limite, é a Avenida Eduardo Madero (que troca de nome para Avenida Ingeniero Eduardo Huergo)<sup>24</sup> (Fotos 4 e 5). Cruzá-la é obrigatório para o ingresso de qualquer pessoa ou veículo no bairro de Puerto Madero. Todos os caminhões de carga vindos do interior da Argentina a cruzam para carregar e descarregar no porto operacional Puerto Nuevo, localizado no início da Costaneira Norte, logo ao lado de Puerto Madero. Em nossa leitura, ao longo de todo o Puerto Madero, essa incrível barreira de caminhões dificulta, mas não impede, o acesso ao bairro e a visibilidade das docas (Foto 12).



Foto 4 – Avenida Eduardo Madero  
Fonte: Otávio Vieira - 05 de agosto de 2010)



Foto 5 – Avenida Eduardo Madero  
Fonte: Otávio Vieira - 1º de agosto de 2010)

Outro limite é o trem turístico, construído no ano de 2007, localizado ao longo dos diques 4, 3 e 2, uma quadra após cruzar a Av. Eduardo Madero, em direção à Cena 1. O trem, entretanto, ainda não chega a ser uma barreira como a avenida descrita anteriormente, pois circula em baixa frequência, transportando um número limitado de passageiros.

Na tentativa de identificar o trajeto padrão dos turistas, observa-se que esses cruzam as Manchas de San Telmo e do Microcentro (Cena 7) em direção à Cena 1, único caminho possível, como mostrado pelas três setas perpendiculares ao Puerto Madero (Figura 7). O que nos parece importante, entretanto, é que a maioria deles parece se limitarem a caminhar ao longo dessa Cena, negligenciando todas as outras, como representado pela grande seta vermelha.

<sup>23</sup> As duas avenidas formam essa fronteira física. Nesse trabalho a chamaremos apenas de Avenida Eduardo Madero.

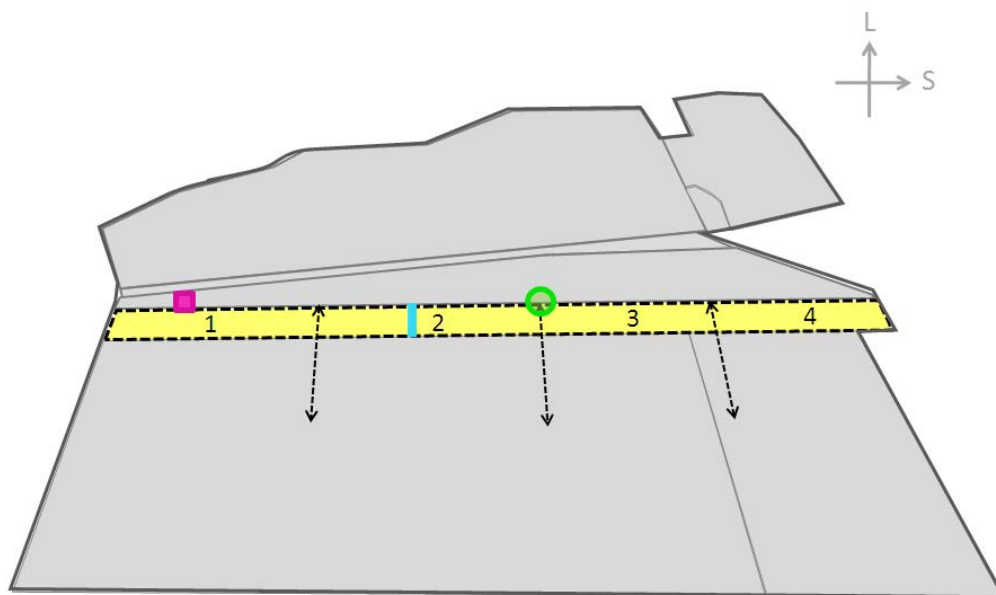


Figura 7: Trajeto dos Turistas

Fonte: Google Maps – Adaptação Otávio Vieira

	Pedaço dos turistas
	Trajeto dos turistas
1 - 4	Docas
	Museu Fortabat
	Ponto de observação
	Puente de La Mujer

Com o objetivo de compreender essa regra – padrão de comportamento –, foi escolhido como ponto de observação o cruzamento entre as Cenas 1 e 2, ainda no Pedaço dos Turistas (Foto 6). A escolha desse local teve como objetivo identificar quem são os atores que cruzam da Cena 1 para as outras cenas, a proporção de cada ator social que a cruza e o porquê dessa proporção. Foi escolhida a esquina localizada entre os diques 2 e 3, por ser a mais central.

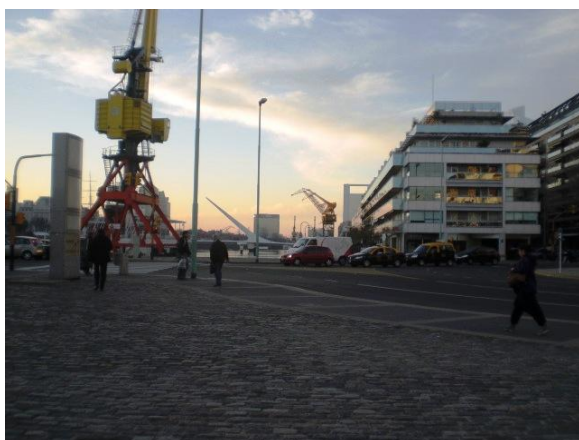


Foto 6: Cruzamento da Cenas 1 e 2, entre os diques 2 e 3

Fonte: Otávio Vieira (25 de agosto de 2010)



Depois de realizadas as observações, confirmou-se o que se previa, que a proporção de turistas que cruzam da Cena 1 para as outras cenas é realmente muito baixa. Identificou-se então uma região de fronteira turística entre a Cena 1 e Cena 2, tendo em vista que os sujeitos turistas raramente a cruzam. Essa observação comprovou a conclusão de Bertoucello (2006), ao constatar o pouco uso das outras cenas por esses atores, não entrando assim no circuito turístico.

Os motivos para tal regra de comportamento dos turistas vão além da mera observação, e levantaram-se possíveis razões ou hipóteses:

- Notou-se a falta de sinalização turística que indicasse a existência tanto dos parques da Cena 2, como da Costanera Sur e da Reserva Ecológica;
- A análise do diálogo realizado nas Informações Turísticas, apresentado a seguir, também deixou transparecer a falta de incentivo dos entes públicos, responsáveis pela organização do turismo, em motivar os turistas a visitarem as outras cenas;
- A paisagem da Cena 2 parece dar uma sensação de espaço privado, inibindo os turistas, pouco conhecedores da área, a cruzarem em direção às outras cenas (TUR3).

Devido à suposta inexistência de atrativos turísticos nas outras cenas (TRADE11), não é realizado *marketing* turístico, nem por parte dos atores locais, sem potencial econômico para tal, nem do governo. Os únicos atores que poderiam vir a promover essas cenas seriam os moradores da Cena 2, de alto poder aquisitivo. Entretanto, não parece ser de seus interesses que os turistas da Cena 1 “invadam” seus confortáveis lugares de moradia, como será visto posteriormente na descrição dessa cena.

Assim, as Cenas 2, 3 e 4 podem ser consideradas, para os turistas, como Espaços Mascarados. Esses espaços não podem ser vistos desde a Cena 1 – com exceção dos edifícios nos bordos dos diques e das torres – e são desconhecidos por esses atores, não sendo assim desvelados e permanecendo como espaços mascarados.

Com relação aos empreendimentos, identificaram-se pelo menos cinco circuitos da cidade de Buenos Aires que eles estão inseridos:

- 1º) Circuito Turístico, pois o Puerto Madero é um dos principais atrativos da cidade; sendo importante salientar que a Costanera Sur e a Reserva Ecológica não se incorporaram a esse circuito (BERTONCELLO, 2006), pelo menos não no turismo de massa;
- 2º) Circuito Financeiro, visto que diversos escritórios nos novos edifícios comerciais da Cena 2 se integraram a esse circuito;

3º) Circuito Museológico. Estão presentes quatro museus em funcionamento na área: o Museu Fortabat (Cena 1), a Sala de Exposição e Auditório de la Dirección General de Museos, ex sede da cervejaria Munich (Cena 3), o museu da universidade Católica Argentina (Cena 1), Fragata Sarmiento e Corbeta Uruguay.

4º) Circuito Gastronômico, com um numerosa quantidade de restaurantes na Cena 1 (chamado de corredor gastronômico) e na Cena 2. A CAPM apresenta o gráfico a seguir (Figura 7), onde dizem existir um total de 52 locais gastronômicos na Cena 1 e 38 na Cena 2.

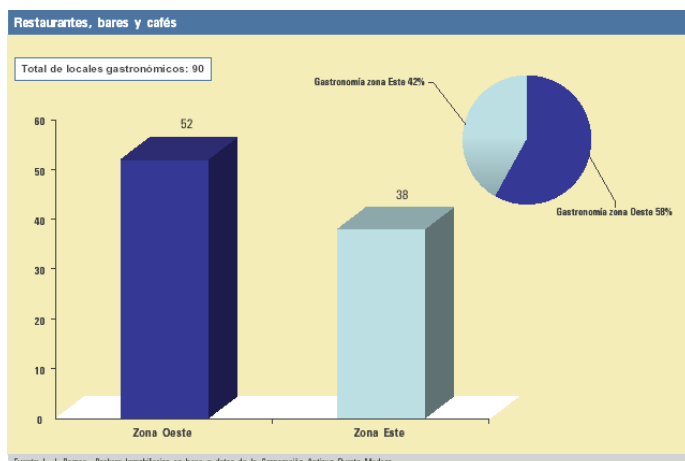


Figura 8: Quantidade de locais gastronômicos nas Cenas 1 e 2  
Fonte: CAPM

5º) Circuito de Cinema, com oito salas de cinema na Cena 1.

Foi realizada uma visita ao museu Fortabat (Foto 7) no dia 1º de agosto de 2010, domingo. É um museu privado e a entrada sai por 15 pesos, sendo 8 para estudantes. Apresenta lindas obras de arte tanto de artistas argentinos como internacionais. A arquitetura do museu impressiona; tem amplas salas, ideais para exposições, com vista de Puerto Madero. Está localizado na ponta norte do Puerto Madero, no final do Dique 4 (intersección das Cena 1 e 2). Embora haja uma entrada de cada lado, o museu parece estar construído para o lado “errado”, ou seja, virado para a Rua Olga Cossettini, ao invés de estar de frente para os diques. Apesar de não ser tão divulgado, muitos turistas o visitam. O museu não costuma estar presente na imagem que os turistas fazem de Puerto Madero nem nas paisagens-marcas vinculadas, como, por exemplo, cartões-postais.

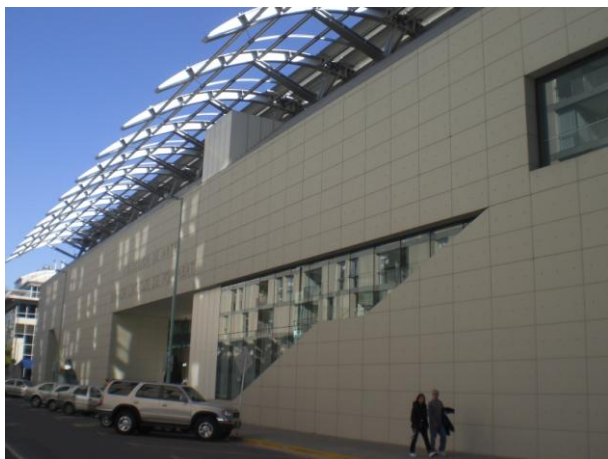


Foto 7: Museu Fortabat

Fonte: Otávio Vieira, 8 de agosto de 2010

Outra tarefa realizada, no dia 2 de agosto de 2010, foi a visita ao escritório de Informações Turísticas, localizado abaixo de uma grua revitalizada na altura do dique 4. Pedi informações como se fosse um turista brasileiro que não falasse espanhol. O diálogo foi gravado e sua transcrição encontra-se no Apêndice 2. Apresenta-se aqui uma análise da conversa:

- O funcionário fala muito bem português, o que é fundamental para uma boa recepção do turista.
- Deixa claro que a maioria dos turistas são brasileiros.
- Não tem um mapa só de Puerto Madero.
- Apenas me falou da visita guiada na Reserva Ecológica porque perguntei, senão omitiria essa informação.
- Não mencionou a Costanera Sur, que seria uma das justificativas do por que dessa área não fazer parte do circuito turístico da cidade.
- Comentou sobre a existência da Cena 2 apenas porque perguntei. Na resposta, não me motivou a cruzar os diques em direção a essa Cena, dizendo que daquele lado eu veria “apenas” praças e parques. Motivou-me, sim, a caminhar pela Cena 1 e visitar o museu Fortabat, salientando que segunda-feira não é um dia muito bom para visitar aqui – Puerto Madero – pois os museus estão fechados.
- Foi cordial, mas além de uma explicação mais completa sobre o bairro de Puerto Madero, faltou me perguntar quais eram os meus interesses. Nota-se, nesses tipos de informações, que os informantes crêem que todos os turistas têm os mesmos interesses e querem ver e vivenciar as mesmas coisas.

A próxima tarefa de observação e descrição foi realizada na *Puente de la Mujer* (Foto 8), localizada no meio do Dique 3, próximo ao hotel Hilton – aparentemente quem financiou a

obra – e na frente do edifício dos silos, único ainda degradado e não revitalizado. Esse ponto foi escolhido por ser um dos principais símbolos, ou atrativos, de Puerto Madero.

Na ponte, três foram os pontos de observação, as duas pontas e o meio. Foram observadas as regras de comportamentos tanto dos turistas como de todos os outros atores que cruzam a ponte.

O primeiro aspecto que chamou atenção foi que diversos turistas param para tirar fotografias com o edifício dos silos atrás (Foto 9), não parecendo se importar com o fato de esse edifício certamente não ser um símbolo de beleza arquitetônica, embora, mesmo degradado, represente a identidade portuária. Mas o que parece estar presente nessas fotografias é o sentimento de “estou na *Puente de la Mujer*” – Paisagem-Marca tão presente nos cartões-postais e fotografias – esquecendo-se um pouco da paisagem vista e percebida – Paisagem-Matriz.

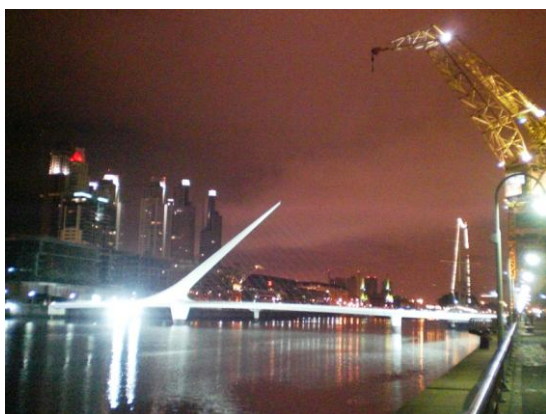


Foto 8: Puente de la Mujer – de Santiago Calatrava  
Fonte: Otávio Vieira - 8 de agosto de 2010

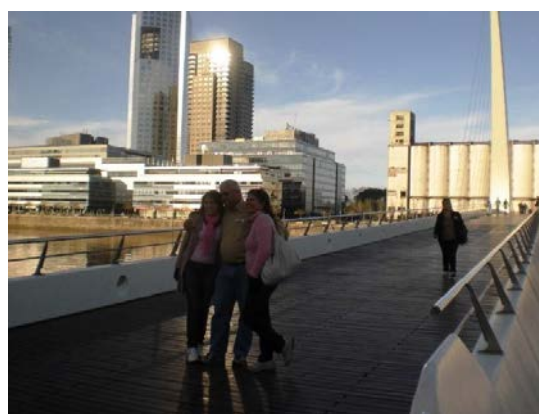


Foto 9: Puente de La Mujer – A foto da foto  
Fonte: Otávio Vieira - 25 de agosto de 2010

Com relação aos turistas, nota-se que eles se detêm nela de modo prolongado e calmamente aproveitam a paisagem. Por sua vez, os trabalhadores das construções da Cena 2 cruzam a ponte sempre com um andar apressado. Diversos homens e mulheres com roupas sociais (*yuppies*) também cruzam a ponte, não tão apressados quanto os trabalhadores das construções, porém tampouco tão lentamente quanto os turistas – em um ritmo próximo à *caminhada* do pesquisador.

Assim, conclui-se temporariamente que, enquanto os turistas tomam esse espaço como um lugar para “ficar”, ou seja, o “seu Pedaco”, tentando lugarizar-se, os outros atores consideram a ponte apenas como um meio de passagem, sendo parte de seus trajetos diários.

Finalmente, uma observação na madrugada permitiu uma visão não usual de Puerto Madero. O percurso foi desde o Dique 4 até o Dique 1, terminando no bairro de San Telmo.

Embora tenha caminhado apenas pela Cena 1, pôde-se observar que as cenas 1, 2, 3 e 4 ficam completamente vazias. A reserva ecológica (Cena 4) fecha à noite. Apenas os primeiros edifícios da ponta norte têm suas luzes ligadas, enquanto a grande maioria está com as luzes apagadas. Isso sugere haver poucos apartamentos ocupados, pois o mesmo padrão é observado no início da noite. Observam-se alguns transeuntes na área, provavelmente por questão de trabalho, tendo em vista os turnos exigidos pelos hotéis, que os empregados devem revezar-se nas 24h (existem três hotéis de grande porte na Cena 2).

Grande quantidade de guardas da *Prefectura Naval* caminha pelo porto nesse turno – talvez seja a mesma quantidade dos outros turnos, mas como o espaço está vazio, é mais fácil de notá-los. Alguns estão indo embora, outros parados em seus pontos de guarda, outros fazendo a ronda. Parece ser importante ter uma segurança noturna intensa, pois, além de ser no turno da noite que os assaltos e crimes costumam acontecer, é impedida a permanência de moradores de ruas que poderiam vir a escolher esse lugar para dormir. Mesmo caminhando de madrugada e sem ninguém ao redor, está presente a sensação de segurança.

Por fim, identifica-se a Cena 1 como parte da rede que forma o circuito turístico internacional. Logo no aeroporto Ezeiza, ao esperar as malas diante da esteira, anuncia-se ao turista o que ele “deve” visitar em Buenos Aires: o Puerto Madero, em especial o cassino (Foto 10). Paisagem-marca que muito fascina os brasileiros, já que cassinos são proibidos por aqui.



Foto 10: Propaganda do Cassino de Puerto Madero no Aeroporto Ezeiza  
Fonte: Otávio Vieira – 15 de julho de 2010

Essa Cena poderia ser identificada como um Entre-Lugar, pois, praticamente todos os turistas que chegam a Buenos Aires pela primeira vez a visitam, e nela tentariam lugarizar-se. Entretanto, vendo o conceito de Lugar como identitário, relacional e histórico, certas características desse espaço não facilitariam essa tentativa. As relações interpessoais parecem ser limitadas para os turistas, visto a falta de entre-lugares para “ficar” e relacionarem-se,

como espaços culturais, bares com preços não tão caros e/ou parques promocionados para os turistas. Está presente a identidade portuária, mas falta a identidade e cultura *porteña*, sendo que os próprios moradores de Buenos Aires não parecem perceber esse espaço como seu Lugar. O ponto positivo, nessa relação Entre o lugar do turista e o da comunidade local, é a história desse espaço, bastante presente na memória coletiva do cidadão argentino e transmitida e apropriada pelo turista a partir da fala e dos meios de comunicação.

Diferentemente da maioria dos turistas, que costumam caminhar apenas ao longo dos diques, continuamos nossa caminhada verticalmente, alcançando então a Cena 2, o Pedaco Bairro Puerto Madero.

#### 4.1.3.2 Cena 2 - O Pedaco Bairro



Foto 11 : Cena 2 – Puerto Madero leste  
Fonte: Otávio Vieira- 22 de julho de 2010

A **Cena 2** é caracterizada como Pedaco Bairro, pois é nessa área onde os moradores do novo bairro de Puerto Madero con(vivem). Segundo o Censo 2010, apenas 28% das residências de Puerto Madero estão habitadas, com uma população de 4.720 pessoas, enquanto a capacidade é de 16.800 pessoas (SMITH, 2011). Isso se explicaria devido ao grande uso temporário dos apartamentos e por eles pertencerem a investidores, em grande parte estrangeiros.

Além dos moradores, foram identificados mais três atores que consomem esse espaço. Primeiramente os moradores dos bairros próximos, particularmente Microcentro e San Telmo (Cena 7), que utilizam os parques para realizar atividades de lazer e praticar exercícios físicos. Os outros atores são os empregados dos serviços oferecidos (museus, hotéis, bares e restaurantes – de menor frequência turística que os da Cena 1 –, *kioskos* – pequenos armazéns

de comida –, lojas e escritórios – *yuppies*), que chega a cerca de 36.000 pessoas (NOVILLO, 2009). Por fim, estão os guardas navais, responsáveis pela segurança do bairro.

Nessa Cena estão localizados o Cassino Puerto Madero e três hotéis, Hotel Puerto Madero, Faena Hotel e Hilton, de classificação cinco estrelas. O cassino é uma exceção à Cena 2, pois está localizado no seu limite sul e relaciona-se mais com as características marcadamente turísticas da Cena 1. Por sua vez, os hóspedes dos hotéis são de altíssimo poder aquisitivo e parecem pouco utilizarem os locais públicos da Cena 2, dando preferência ao corredor gastronômico do Pedaco Turístico. Desse modo, os turistas são atores relevantes nos espaços privadas dessa cena – hotéis –, mas não nos espaços públicos.

Os moradores e trabalhadores do Pedaco Bairro Puerto Madero consomem principalmente os espaços da Cena 2. Entretanto, eles também consomem, com certa regularidade, o Pedaco Turístico (Cena 1) e a Reserva Ecológica (Cena 4) (Figura 9 - lilás). Em contrapartida, a Costanera Sur (vermelho), localizada ao lado da Cena 2 e de características mais populares, atualmente não faz parte do uso cotidiano dos atores deste pedaco.

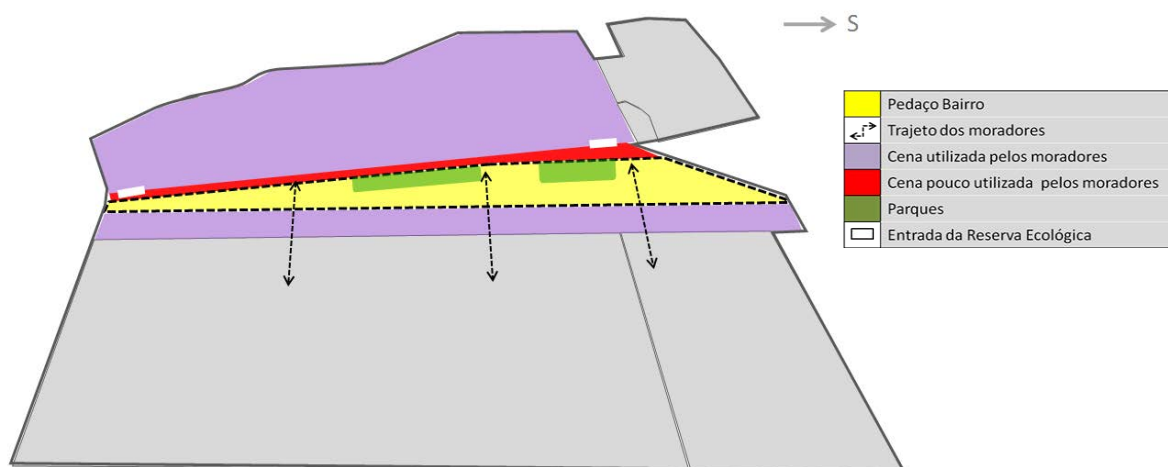


Figura 9: Trajeto dos moradores do bairro de Puerto Madero  
Fonte: Eckel, M.

Os moradores do Pedaco Bairro têm, em geral, alto poder aquisitivo. Entre eles estariam pessoas com alto *status* social, como jogadores de futebol, atores e atrizes, jornalistas, políticos e empresários conhecidos (KELMER, 2011). Esses moradores compraram apartamentos a partir de 1996, tanto nas torres de 40 a 50 andares (3ª quadra), como nos edifícios de cerca de 10 (2ª quadra) e nos de cerca de 5 andares (1º quadra, com vista para as docas). O valor do metro quadrado dos apartamentos das torres e dos escritórios

é um dos maios altos da Argentina. O preço médio varia de 3800 dólares a 4500 dólares (HIMITIAN, 2010). Atualmente, esse valor parece ser ainda mais alto.

O Concurso Nacional de Anteprojetos para novas áreas verdes de Puerto Madero e Revitalização e Revalorização da Costanera Sur foi, no ano de 1996, convocado pela CAPM e pela prefeitura de Buenos Aires.

Diferentemente ao concurso de projetos para a urbanização do Puerto Madero, que selecionou os três melhores trabalhos para condensar em uma proposta final, o Concurso para as Novas Áreas Verdes classificou apenas uma alternativa para colocar em execução – a equipe do arquiteto Alfredo Garay saiu vencedora (GIACOMET, 2008, p.168).

Foram construídos os parques Micaela Bastidas (entre 2002 e 2003) e Mujeres Argentinas e revitalizada a Costanera Sur (entre 2002 e 2007).

Os dois parques do Pedaco Bairro ainda não se tornaram um espaço de intenso uso dos moradores de Buenos Aires em geral, mas sim muito limitado ao uso dos moradores do bairro e dos bairros do entorno. Com relação aos turistas, poucos são os que chegam até os parques – devido a existência da Região de Fronteira entre a Cena 1 e 2. “Tudo o que é recreativo está muito vinculado aos habitantes da cidade, não se incorporou ao circuito turístico. Quando aparece o espaço público como atrativo de Buenos Aires, é esse espaço marcado pelo tradicional, não pelo novo” (PROF5).



Figura 10: Implantação do Projeto de urbanização para o Puerto Madero  
Fonte: GIACOMET, 2008

As paisagens desses parques estão em equilíbrio com as áreas privadas das torres e dos outros edifícios. Outra “confusão” entre o espaço público e o privado, são os jardins das torres e os dos espaços públicos, ambos construídos com o objetivo de serem semelhantes.

Se entendermos Paisagem como relação, entre o sujeito que vê e os objetos naturais e fabricados, esses espaços tenderiam a inibir a utilização de quem não mora no bairro ou de quem não conhece algum morador. Consideramos esses parques como sendo espaços semi-



públicos ou pseudopúblicos, onde as diferenças e os conflitos são negados ou ocultados, tornando a sociabilidade mais *clean*.

Utilizando a paisagem como sua aliada, os moradores e produtores do bairro a utilizam como uma tática de terretorialização. Se o jardim de uma casa é igual ou semelhante ao jardim da praça ou do parque da frente, então, a quem esse espaço “público” estaria representando?

A principal tarefa desenvolvida nessa Cena foi a produção do inventário da área, que foi dividida em quatro, seguindo as alturas dos diques (Figura 11). Foram produzidos três croquis (Apêndice 3). O Dique 1, ainda em obras, não foi inventariado (Foto 12). Tal tarefa teve como objetivo a análise da quantidade, qualidade e a localização das residências, dos empreendimentos comerciais, dos escritórios, estacionamentos, hotéis, dos espaços privados, públicos e culturais, ou a falta deles.

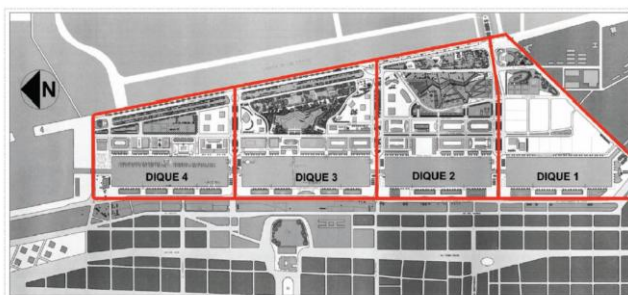


Figura 11 – Divisão da Cena 2 pelos diques  
Fonte: GIACOMET, 2008



Foto 12: Dique 1, ainda em construção  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010

A análise dos três croquis chegou ao seguinte resultado:

**Gastronomia e entretenimento – verde – 40**

**Lojas – Amarelo – 43**

**Edifício Residencial – Laranja – 28**

**Edifício Comercial – Azul – 19**

Hotel – Preto (grafite) – 9 (3 cadeias hoteleiras)

**Área Verde Livre – Verde Escuro – 2 parque**

**Cultura – vermelho – 1**

Vazio Urbano e Edifício Degradado Preto – 2

O gráfico divulgado pela CAPM mostrando a quantidade de locais gastronômicos no borde leste (Figura 7), diz haverem 38, muito próximo ao número inventariado (40). Isso parece revelar a precisão dos números levantados nessa tarefa.

A Cena 2 se constituiu como residencial pela construção de 28 edifícios, ainda pouco ocupados. Existem 19 edifícios comerciais, o que integra essa área ao circuito financeiro de Buenos Aires.

Os 40 locais de gastronomia, 43 lojas e 3 cadeias de hotéis atraem turistas e moradores de Buenos Aires de altíssimo poder aquisitivo. Os dois parques são os espaços públicos freqüentado pelos moradores, atraindo também moradores do entorno no turno da noite. Está presente apenas um local de cultura, o Museu Fortabat Amalia Lacroze, que, embora não tenha uma entrada tão cara, representa as artes plásticas feita para a alta classe, tendo em vista que a propriedade é de uma das famílias mais ricas da Argentina.

Pode-se então traçar um paralelo entre as duas cenas até aqui descritas. A Cena 1 tem serviços (restaurantes, universidade e escritórios) para atores sociais de poder aquisitivo médio e alto, tanto moradores de Buenos Aires quanto turistas. Essa área serve para o turismo de massa, servindo como ícone internacional e atraindo turistas para a cidade de Buenos Aires. A presença das torres da Cena 2 auxilia na formação desse ícone, pois podem ser vista desde a Cena 1.

Entretanto, o consumo da Cena 2 se dá apenas por atores sociais de alto poder aquisitivo, como turistas, moradores de Puerto Madero e de bairros afastados de semelhantes características socioeconômicas. Logo, o turistas presentes na Cena 1, que representam o turismo de massa, não são estimulados a freqüentar a Cena 2 nem a consumir os serviços que essa cena oferece.

Após essa análise inicial das duas Cenas que compõem o espaço revitalizado, discutiremos então as áreas do entorno e como elas foram afetadas pelo projeto.

Assim, sem cansaço, seguimos nossa caminhada em sentido leste, chegando à Costanera Sur.

### 4.1.3.3 Cena 3 – Costanera Sur - Peçaço popular



Foto 13: Costanera Sur com Reserva Ecológica à direita  
Fonte: Otávio Vieira – 31 de julho de 2010

A Cena 3, localizada ao longo da Costanera Sur, é por nós chamada de Peçaço Popular. Dois grupos de atores freqüentam esse espaço: os moradores dos bairros mais afastados – que a utilizam para atividades de lazer – e os trabalhadores das tendas de comidas populares, muitos moradores da *Villa Rodrigo Bueno* (Cena 6). Essas atividades e encontros, embora não sejam diárias, acontecem regularmente – finais de semana ensolarados e verão –, e por isso esse espaço se enquadra na categoria peçaço. Os frequentadores desse peçaço identificam-se em diversos aspectos: não são moradores do bairro de Puerto Madero nem dos bairros do entorno, apreciam e consomem a mesma gastronomia, música, dança e produtos vendidos no local (Fotos 14 e 15).



Foto 14: Final de semana na Costanera Sur  
Fonte: Otávio Vieira – 14 de agosto de 2010



Foto 15: Dança popular na Costanera Sur  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010

Antes de prosseguir na identificação das características atuais desse espaço, pontuam-se alguns fatos relevantes de sua história. Antes do início da construção da Costanera Sur (1916-17), o porto, embora jovem, já vinha sendo abandonado e esse espaço era utilizado pela população de baixa renda.

Ficou o Puerto Madero e ficou uma praia que era chamada da praia dos pobres, porque somente vinham os indigentes da imigração, os europeus vinham trabalhar aqui, trabalhavam no porto também. Estava o rio, que se chamava praia, que vinham os pobres, o *porteño* que morava na capital não vinha até o rio. Até esse momento não era um momento de lazer (TRADE2).

As obras de urbanização e do balneário municipal foram realizadas em dois períodos muito pontuais: Yrigoyen, que começou a construir em 1917 e 1918 inaugurou; e Torquato de Alvear, que esteve de 1922 a 1928 (nessa época a presidência era de 6 anos). Após longos anos, a estrutura de concreto armado do balneário municipal é, com muito êxito, inaugurada em 1928.



Foto 16: Costanera Sur – Anos 20

Fonte: Otávio Vieira – 22 de julho de 2010 – Foto exposta no Museu Munich

Havia uma quantidade de 380 lockers, roupeiros para se trocar. Não era como hoje que se leva a roupa de banho abaixo e se troca na praia, isso se constrói. Torna-se um lugar muito popular e gera muitas atividades, parque de diversões, parque genovês, jardins em estilo francês. Esculturas que estava na Costanera Sur agora estão no Museu Munich, quiosques precários e comidas e bebidas na vias públicas. A prefeitura, que tinha toda a borda em seu poder, cedeu os terrenos para estimular a gastronomia (TRADE2).

Havia aí um grande parque de atrações com variedades de jogos mecânicos, bares, pistas de dança, um teatro grego, palcos para apresentações diversas e muitas outras atrações populares. Não faltavam tampouco obras de arte, com um salão de exposição de quadros e esculturas (GUTIERREZ, 1939).

Nos anos 20 e 30 o *porteño* vinha à Costanera e não entrava na água. Pela idiossincrasia da época, a pessoa que estava pálida, que não estava queimada pelos raios do sol, era uma pessoa que realizava trabalhos intelectuais, banqueiro ou escritor, e a pessoa que estava queimada era um operário, que faziam trabalhos, então eles ficavam apenas olhando, todos com chapéus, Gardel era bem branco (TRADE 2).

Entre 1930 e 1950 essa zona era um passeio muito popular, assim como a Cervejaria Munich. Entra em decadência a partir dos anos 50, no governo de Perón – Juan Domingo

Perón – que cria muitos benefícios para pessoas de bolso baixo. O primeiro fator que influenciou a decadência da Costanera Sur foi a criação dos planos de turismo

Com ajuda dos sindicatos, as pessoas de bolso médio tinham a oportunidade de veranear na costa, como em Mar Del Plata, nos complexo hoteleiros que os sindicatos criavam, como a *Unión Obreal Metalúrgica Chapamalar* (que era um complexo hoteleiro), e as pessoas têm a oportunidade de veranear fora, a zona começa a perder fluxo e decair (TRADE2).

O segundo fator esteve relacionado às primeiras contaminações do Rio de La Plata, no final da década de 50. O terceiro com a criação, na zona norte, de praias e outros serviços gastronômicos, para onde as famílias começaram a ir, visto que o acesso aqui também era mais difícil. Por fim, o quarto fator da decadência este relacionado ao golpe de estado de 1966 de Juan Carlo, que restringiu o acesso a zona; “a isso se agregou dois atentados terroristas que houve aqui na zona, na década de 60 foi a década da guerra fria, do comunismo, e do imperialismo” (TRADE2).

Assim, a história da Costanera pode ser sintetizada da seguinte maneira: no ano 1918 houve uma grande urbanização, uma zona muito próspera; depois de 1960 uma zona decadente; e em 1989, deu-se início o projeto de Puerto Madero (TRADE2). Quando se iniciaram as obras, a Costanera Sur estava desfigurada pelo aterro da Reserva Ecológica, mas estava ali (BORTHAGARAY, 2005).

Em 1995 foi realizado Concurso Nacional de *Anteproyectos para Áreas Verdes*, que resultou na restauração da Costanera Sur entre os anos de 2002 e 2007. A *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.* firmou convênio com o *Gobierno de la Ciudad*, onde foi instituído a recuperação e a administração da área pela Corporação por cinco anos, de 2000 a 2005. Como consequência, a segurança ficou a cargo dos guardas navais (a semelhança das Cenas 1 e 2 atualmente), e a comunidade do bairro e do entorno começou a utilizar mais a área, enquanto houve a diminuição do uso pelas classes populares.

No ano de 2005, a responsabilidade pela manutenção e segurança voltou ao *Gobierno de la Ciudad* (CAPM, 2010), sendo a costanera reinaugurada no ano de 2007. Esse retorno da administração municipal da área significou diminuição da segurança, da manutenção, volta dos postos de comida e da classe popular – não moradores de Puerto Madero e do entorno.

Esse processo, entre os anos de 2000 e 2005, pode ser visto como de desterritorialização da classe popular (T-D), embora não completamente, e reterritorialização das classes altas (T-D-R). Após 2005, houve o movimento inverso.

O retorno do uso do espaço pelas classes de menor poder aquisitivo não foi um processo intencional. A CAPM desejava manter-se encarregada pela área, sendo esse também o desejo dos moradores do bairro, que estão, em geral, em desacordo pela pouca atenção dada

pela municipalidade à Costanera, em contrapartida aos cinco primeiros anos em que a área estava a cargo da Corporação (ORG13).

Visto isso, atualmente nota-se uma fragmentação socioespacial, onde as atores sociais presentes nas Cenas 1 e 2 são diferentes dos da Cena 3. Entre esses dois grupos, estaria uma feira popular (Figura 12), formando aí uma região de fronteira.

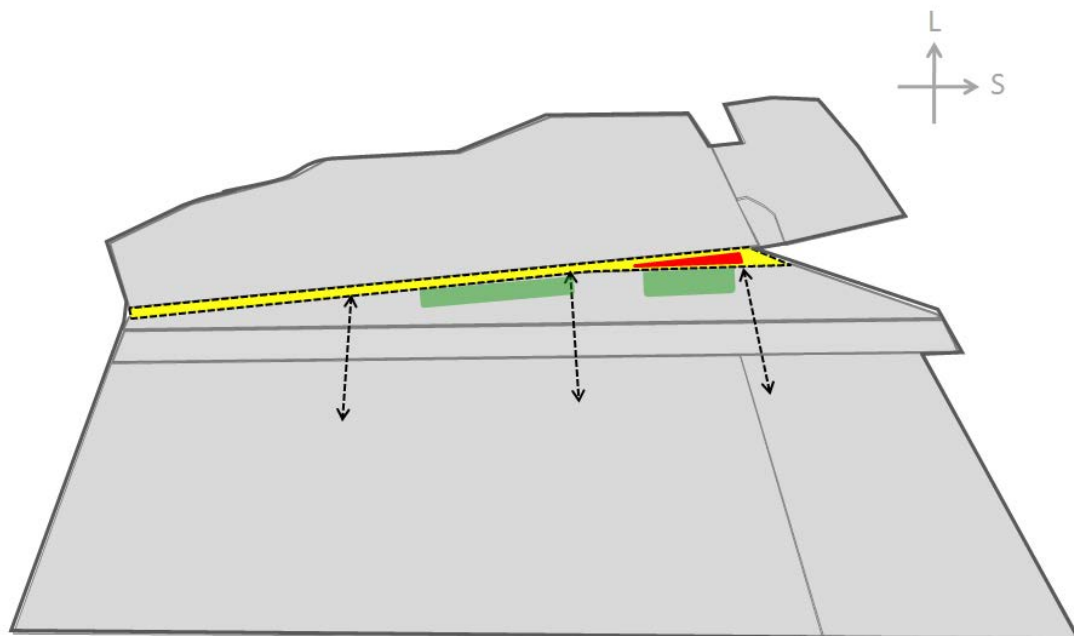


Figura 12: Trajeto dos usuários da Costanera Sur  
Fonte: Google Maps – Adaptação Otávio Vieira

	Pedaço Popular
←.i→	Trajeto dos usuários da Costanera
	Feira
	Parques

Com objetivo de identificar e analisar essa possível região de fronteira, foram escolhidos três pontos de observação: o parque Micaela Bastidas; a feira de final de semana, localizada na divisa da Cena 2 com a Cena 3; e ao longo da Costanera Sur.

Todas as três áreas são usadas intensamente nos finais-de-semana, por isso esses dias são os focos da pesquisa. Por sua vez, o Parque Micaela Bastidas, assim como o Mujeres Argentinas, são também bastante utilizados no turno da noite dos dias de semana, quando os moradores do bairro e do entorno retornam de seus trabalhos e praticam exercícios físicos. Nos finais-de-semana, observa-se uma quantidade média de pessoas no parque Micaela Bastidas, em sua maioria moradores do bairro de Puerto Madero e dos bairros do entorno, se caracterizando por atores de poder aquisitivo médio e alto (Foto 17, 18 e 23).



Foto17: 1º ponto de observação  
– Parque Micaela Bastidas  
Fonte: Otávio Vieira – 4 de setembro de 2010



Foto 18: Parque Micaela Bastidas  
Fonte: Otávio Vieira – 4 de setembro de 2010

Na feira que acontece todos os sábados e domingos, muitas crianças brincam, pais conversam, músicos e artistas de rua se apresentam e vendedores de comidas populares trabalham. A feira oferece gastronomia popular, como na Costanera Sur, e uma mescla de artesanatos com produtos de baixo custo, de uso diário e alguns aparentemente falsificados, como CDs, DVDs e peças de vestuário (Fotos 19, 20, 21 e 22).



Foto 19: Feira no cruzamento da Cena 2 # 3  
Fonte: Otávio Vieira – 4 de setembro de 2010



Foto 20: Atividades para crianças na feira  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010



Foto 21: Banda de rock se apresentando na feira  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010

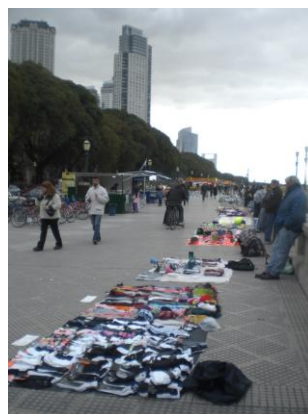


Foto 22: Comércio popular na Costanera Sur  
Fonte: Otávio Vieira – 14 de agosto de 2010

A pesquisa na área revelou um grande contraste entre os atores das Cenas 1 e 2 e os da Costanera Sur (Cena 3), observável principalmente nos finais de semana ensolarados, quando

as Cenas de 1 a 4 são intesamente freqüentadas. A feira, existente na intersecção entre as Cenas 2 e 3, pode ser vista como uma fronteira simbólica: enquanto os atores da Cena 2 raramente chegam até a feira, os da Cena 3 dificilmente a cruzam. Logo, estariam presentes dois Lugares: um no espaço Micaela Bastidas, ponto de encontro dos moradores do bairro e do entorno, e outro na Costanera Sur, ponto de encontro, no final de semana, de moradores de baixa renda de bairros afastados.

A partir dessa Cena a segurança não é mais realizada pelos guardas navais, como nas Cenas 1 e 2, influenciando assim para que a zona apresente um caráter mais popular e a vigilância na venda de produtos ilegais não seja realizada. Opostamente, nas Cenas 1 e 2, não é realizado nenhum tipo de comércio no espaço público. Aparentemente, o comércio em vias públicas é proibido em toda a cidade de Buenos Aires, a diferença de Puerto Madero seria que aí tem fiscalização (ORG13). Na Foto 23, observa-se o Parque Micaela Bastidas sendo vigiado por quatro guardas da *Prefectura Naval* e utilizado por poucas crianças.

Identifica-se também a Costanera Sur como um limite físico, que obriga a parada dos pedestres e a caminhada ao longo do calçadão (Foto 24).



Foto 23: Parque Micaela Bastidas  
Fonte: Otávio Vieira – 31 de julho de 2010, domingo



Foto 24: Limite – Costanera Sur  
Fonte: Otávio Vieira – 31 de julho de 2010

Por fim, acredita-se que o projeto de Puerto Madero foi benéfico para a Costanera Sur.

A Costanera Sur estava em desuso, e com o projeto do Puerto Madero se voltou a usá-la. Ninguém vinha aqui, quando eu era pequeno, tinha 20 anos, vinha jogar futebol aqui, e não tinha ninguém, no final dos anos 70 início dos 80, tinha um cachorro, um „favelado“ e ninguém mais (TRADE2).

O projeto revitalizou a área, que se encontrava degradada, mantendo a arquitetura original, aproximou novamente a costanera do tecido urbano e o uso do espaço retornou novamente às classes populares, embora esse fenômeno não tenha acontecido intencionalmente.

Apreendido alguns aspectos relevantes do espaço da Cena 3, seguimos nossa caminhada pela Reserva Ecológica, mantendo o ritmo e atentamente observando sua privilegiada paisagem.



#### 4.1.3.4 Cena 4 – Reserva Ecológica



Figura 13: Reserva Ecológica

Fonte: Google Maps – Adaptação Otávio Vieira

A área onde está hoje assentada a Reserva Ecológica começou a ser aterrada no ano de 1978. Para a realização da terraplanagem, grande quantidade de concreto, originário das demolições dos edifícios para a construção da autopista, foi levado até essa área (Fotos 25 e 26) Em seguida, com a dragagem de certos pontos do Rio de la Plata, essa parte do rio foi aterrada. “A reserva é um buraco e está assentada sobre pedra, barro, concreto, ferro e vidro” (ARQ7).

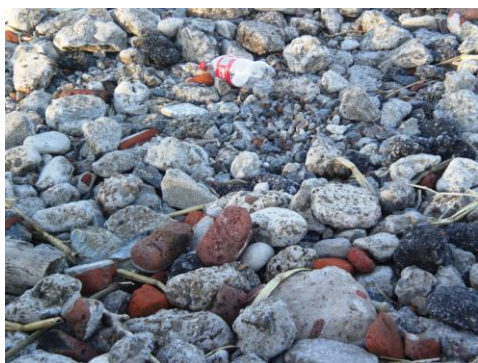


Foto 25: Pedras da terraplanagem realizada na época do aterro

Fonte: Otávio Vieira – 5 de agosto de 2010



Foto 26: Ponto final da Reserva Ecológica, onde alcança o Río de La Plata

Fonte: Fonte: Otávio Vieira – 5 de agosto de 2010

A intenção original do Governo Militar da época seria a de aumentar a área urbanizada, criando uma cidade administrativa. “Foi uma „loucura“ os militares terem aprovado o projeto de aterro dessa área” (ARQ8), o que concordamos, visto que tirou o histórico balneário popular Costanera Sur, afastando cada vez mais a população do contato

com o rio. Contudo, o plano para urbanizar o aterro foi, por diversos fatores, abandonado, o que permitiu o desenvolvimento, ao longo dos anos e naturalmente, de um ecossistema de banhado, similar ao original da região costeira do rio (Fotos 27, 28 e 29).

Essa área, em concordância com os pedidos das organizações não governamentais, foi, em 1986, reconhecida oficialmente como Reserva Ecológica pelo *Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires*, o que brindou proteção a fauna e a flora.



Foto 27: Início da Reserva Ecológica  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de agosto de 2010



Foto 28: Caminho interno da Reserva Ecológica  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de agosto de 2010

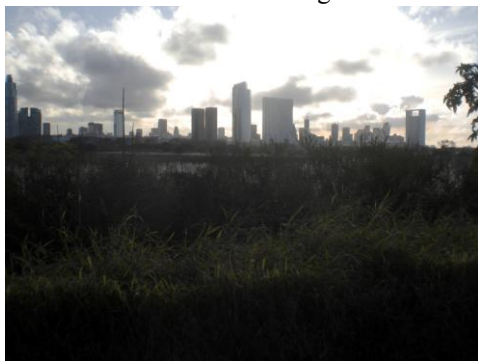


Foto 29: Vista de Puerto Madero desde a Reserva Ecológica  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de agosto de 2010



Foto 30: Administração da reserva Ecológica  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de agosto de 2010

Foram identificados três atores sociais que frequentam esse espaço: os trabalhadores da reserva (Foto 30), os moradores de Buenos Aires e da região metropolitana – com maior assiduidade dos moradores de Puerto Madero e dos bairros do entorno –; e os turistas – embora a reserva não esteja no circuito turístico de massa da cidade de Buenos Aires (PROF5), ela é freqüentada por alguns turistas.

“Os europeus e americanos gostam de correr, por exemplo, então recomendamos ou ir ao parque 3 de Febrero ou à Reserva Ecológica. Reserva Ecológica e Costanera Sur são lugares no final de semana pra tomar mate, fora do turismo” (TRADE11).

No dia 26 de agosto de 2010 foi realizada uma visita guiada noturna na Reserva Ecológica, que acontece apenas uma vez ao mês. É necessário inscrever-se antes no *site* da reserva, e o *tour* noturno estava lotado. Todos os visitantes eram argentinos, apenas eu de

estrangeiro. Isso pode ser devido ao fato da pouca publicidade turística da Reserva Ecológica; não foi encontrada nenhuma placa, em toda a área do Puerto Madero, indicando sua existência. Entretanto, ela é muito conhecida e utilizada pela população local.

A Costanera Sur é um limite físico que dificulta o acesso à Reserva Ecológica e ao Río de la Plata. Essa barreira obriga a parada de todos, sendo que a entrada para a Reserva Ecológica se dá apenas nas duas pontas da Costanera Sur (Figura 13).

“Buenos Aires faz borde com o rio ao longo de 35 km, pode-se vê-lo apenas em 2km, no final da Reserva Ecológica, e em nenhum lugar pode-se banhar” (ARQ7). Para entrar em contato com o rio, é necessário caminhar toda a extensão da reserva – cerca de 1.5km –, chegando até o seu limite leste (Fotos 31 e 32). Assim, a Reserva Ecológica é outro limite físico, construído pelas autoridades argentinas, que dificulta e distancia o contato da população com o rio. A contaminação do rio, ainda na década de 50 (TRADE2), também é outro fator que impede uma maior relação mais harmônica entre população-rio (Foto 33).



Foto 31: Passeio ao longo do limite leste  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de agosto de 2010



Foto 32: Limite leste  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de agosto de 2010



Foto 33: Proibição de ingresso ao Río de La Plata  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de agosto de 2010

Foi desenvolvido pelo arquiteto Juan Pablo Caputo (2010) o projeto chamado “Playas del Bicentenario 2010 – 2016”, que trata de alargar a reserva para a criação de 4km de costa (praias) ao longo da Costanera Sur e duas reservas (norte e sul); aproximando-se à paisagem que era antes do aterro ser realizado (Figura 14).

Até os anos 70, a reserva era água, as pessoas iam passar o dia. Sempre houve praias aqui, e agora não estão mais. Então que volte as praias. Tive a ideia em Barcelona. Lá eles aumentaram as praias, tratam os resíduos, construíram parque, anfiteatro, piscinas. 7 milhões de habitantes e turistas vão à praia (ARQ7).



Figura 14: Projeto “Playas del bicentenario” 2010 - 2016  
 Fonte: CAPUTO, 2010

Analisando o contexto, o projeto parece ser de difícil realização, visto a poluição do estuário e a forte identidade que os moradores de Buenos Aires têm com a Reserva Ecológica. “Muitas dificuldade políticas, mas topograficamente é possível” (ARQ7). Também nos posicionamos contra esse projeto, tendo em vista que, embora a Reserva Ecológica seja muito recente, desenvolveu-se muito rapidamente uma fauna e flora que já não havia mais; é um legado que está bem ficar aí, intocado, no meio da cidade.

Entretanto, é a simbologia do projeto que nos parece relevante. Embora pareça inviável, caso fosse concretizado, representaria uma reaproximação da população com o Rio da Prata, esquecida desde a construção de Puerto Madero. “São 450 anos sob o rio, e nos últimos anos, o rio desapareceu” (ARQ7).

Por fim, pontua-se que o projeto de revitalização de Puerto Madero aproximou a Reserva Ecológica – não o rio – do tecido urbano, possibilitando acesso mais fácil e de melhor qualidade, além de ter motivado a permanente manutenção da área.

Nesse momento, retornamos à entrada sul da Reserva Ecológica, cruzamos a frente da Vila Rodrigo Bueno e vemos, à esquerda, um amplo terreno vazio, chamado de *Ex Ciudad Deportiva La Boca*.

#### 4.1.3.5 Cena 5 – Ex Ciudad Deportiva La Boca – O Vazio Urbano



Figura 15: Ex Ciudad Deportiva La Boca  
 Fonte: Google Maps – Adaptação Otávio Vieira

#### Legenda:

■ ■ ■ ■ Único caminho possível para percorrer a Cena 5

Nessa zona também está o velho terreno do clube Boca, da cidade desportiva. Em 2003 aprovaram um projeto pra construir, mais ou menos como Puerto Madero. Isso também é uma história muito interessante. São terrenos que se doaram a um clube, e depois entraram em uma ciranda financeira de estafa, de negócios turbios e ai está (PROF5).

A Ex Ciudad Deportiva La Boca é um terreno vazio, porém vigiado, localizado próximo ao Puerto Madero e pertencente à empresa privada IRSA (*Inversiones y Representaciones Sociedad Anonima*), mesma responsável pela compra e venda da maioria dos terrenos da Cena 2. Em 2003, foi aprovado pela prefeitura o projeto *Santa Maria del Plata* – ainda no papel – com características similares ao projeto de Puerto Madero, prevendo a construção de edificios residenciais e comerciais, hotéis, espaços verdes e recreação náutica; A ideia é continuar com a lógica de Puerto Madero (PROF6).

O terreno da Ex Ciudad Deportiva La Boca foi, no ano de 1965, cedido por um decreto do executivo à equipe de futebol Boca Juniors. Planejava-se construir o estádio da equipe e outras infra-estruturas esportivas, como piscinas, ginásio, quadras de tênis e academias, que conformariam uma cidade esportiva. O projeto iniciou-se – ainda hoje se encontram instalações esportivas abandonadas –, porém foi logo abandonado.

A princípio poderia se construir no terreno, pois esse não é aterro e já existia antes do aterro da Reserva Ecológica, o problema “é que por motivos internos do próprio clube, não se investiu nada” (PROF6). Outra versão do abandono do projeto, que parece ser a mais contada pelo público em geral, está relacionada à impossibilidade de construção devido à natureza do terreno:

Os diretores do Boca se deram conta que não poderiam construir o estádio aí porque a terra era muito movediça e o estádio ia afundar, não tinha como construir uma estrutura que suportasse. Ficou no nada, foi como um engano. Ficou como litígio, ainda está a casca da confeitaria, um parque de diversão, quadras de tênis. Primeiro se revitalizou, mas depois se apagou tudo, isso ficou morto por muitos anos, 60, 70 e também 80 (TRADE2).

A primeira razão nos parece mais plausível, visto a intenção atual de se construir no terreno. Seja por um ou outro motivo, esse ficou abandonado, e no decreto de cessão, estava estabelecido que caso essas obras não fossem realizadas em dois ou três anos, as terras deveriam retornar ao Estado. Contudo, ao invés de tirá-los as terras, contraditoriamente o Estado os dá mais hectares, inclusive com a possibilidade de passá-las a terceiros (RODRÍGUEZ, 2009).

“Interessante é como estavam relacionado com o setor empresário, porque a terereno deveria ser devolvido ao Estado, visto que não se cumpriu com o pautado. Não se questionou e se deu ainda mais terras, e o próprio clube pôde dar o terreno a terceiros” (PROF6).

O terreno é licitado e, aparentemente, o empresário norte americano Jorge Sórios o compra. Finalmente, no ano de 1997, a empresa IRSA o compra por 50 milhões de pesos. Seguindo os negócios pretendidos pela empresa, no ano de 2003, foi aprovado o projeto *Santa Maria del Plata*, sujeito a modificações, pois teria que cumprir algumas questões ecológicas e vinculadas a espaços públicos (RODRÍGUEZ, 2009). “São muitos requisitos para construir. A ideia é que se reservem alguns lugares para as pessoas visitarem, mas será um bairro privado. Um dos enunciados é que 40 % desse terreno seja de uso público” (PROF6).

Atualmente, a área se caracteriza por um vazio urbano; terreno não utilizado, porém cercado e vigiado por seguranças. Na Foto 34, observa-se, em primeiro plano, a cerca de arame farpado, delimitando a área da Ex Ciudad Deportiva La Boca; em segundo plano, o amplo terreno; e em plano de fundo as torres de Puerto Madero (Foto 35).



Foto 34: Terreno da Ex Ciudad Deportiva La Boca  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010



Foto 35: Terreno comprado pela empresa IRSA.  
Puerto Madero ao fundo  
Fonte: Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010

Os atores que estão influenciando na área são os empreendedores imobiliários da IRSA, não presentes fisicamente, mas proprietários do terreno. Além desses, identificou-se um total de 4 atores, presentes nos terrenos lindantes: os trabalhadores da Marinha Argentina, os caminhoneiros que estacionam seus veículos para carregar e descarregar containeres (Foto 36), os trabalhadores do estaleiro CINAR (*Complejo Industrial Naval Argentino*) (Foto 37) e os trabalhadores da central de energia elétrica Central Térmica Costanera<sup>25</sup> (Fotos 38 e 39).



Foto 36: Containeres  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010



Foto 37: Estaleiro CINAR  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010

<sup>24</sup> A Central Térmica Costanera é a maior planta termoelétrica da Argentina. Está localizada na Zona Sul da área portuária, ao lado do Río de la Plata, e utiliza como combustível fueloil, gás natural e gásóleo. Sua potencia total instalada é de 2.324 MW. É operada pela Sociedade Endesa-Costanera S.A, subsidiária da espanhola Endesa (ENDESACOSTANERA, 2011).

A Central Térmica Costanera localiza-se muito próxima à Reserva Ecológica, e é uma das indústrias que mais emite CO<sub>2</sub> da Grande Buenos Aires. Durante 2008 suas emissões de CO<sub>2</sub> na atmosfera foram de 1.795.402 T (CARMA, 2011).



Foto 38: Central Térmica Costanera e CINAR  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010



Foto 39: Central Térmica Costanera  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010

A presença da Villa Rodrigo Bueno (Cena 6) é um dos fatores que desestimula a realização do projeto *Santa Maria del Plata*, sendo uma ameaça aos lucros dos atores imobiliários (RODRÍGUEZ, 2009). “A IRSA não constrói o complexo de residência porque tem uma vila aí ao lado” (TRADE2). Outro ponto que conta negativamente ao início do projeto é a presença da central de energia elétrica (Central Térmica Costanera), devido à poluição que causa no rio, no ar e ao visual..



Foto 40 : Local de despejo de material poluente  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010



Foto 41: Poluição do Río de La Plata  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010



Foto 42: Placa de *PELIGRO*  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010

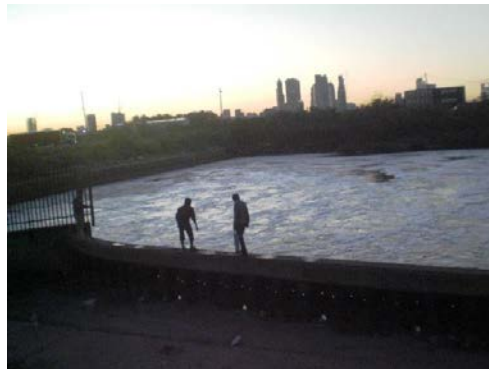


Foto 43: Pescadores atuando em local poluído  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010

Nas fotos de 40 e 41 observa-se a poluição causada no Rio de La Plata pela Central Térmica Costanera, localizada ao lado da Reserva Ecológica. Uma placa de *Peligro* não impede que pescadores pesquem no local extremamente poluído (Fotos 42 e 43).



Por outro lado, existem pelo menos quatro aspectos que estimulariam o projeto: a presença de diversos órgãos pertencentes à Marinha da Argentina – o que facilitaria a segurança do local –; a grande extensão de terras já adquiridas pela empresa IRSA; e a sua localização privilegiada – próxima ao centro e ao Rio de la Plata. O quarto aspecto está ligado ao valor patrimonial da área. Observa-se esculturas e monumentos de importante valor, como o Monumento Espanha e outros monumentos que datam da época da construção do Costanera Sur (Fotos 44 e 45).



Foto 44: Monumento a Espanha  
Fonte: Autor desconhecido



Foto 45: Antiga ponte abandonada  
Fonte: Otávio Vieira – 31 de julho de 2010

Analisando o contexto que esse terreno está inserido, o que se pode esperar para um futuro próximo é a concretização de um projeto de características similares as de Puerto Madero. Atualmente, a empresa IRSA ainda investe na área de Puerto Madero (Dique 1 ainda está em construções), o que parece tirar um pouco o fôlego financeiro para começar os investimentos neste terreno. Além desse aspecto, ao passar os anos, o terreno se valoriza cada vez mais – sendo esse um dos objetivos da manutenção de um vazio urbano –, não sendo esse um aspecto de todo negativo para os proprietários. Com relação à presença da Vila Rodrigo Bueno, os empreendedores imobiliários são um ator mais a pressionar seu desalojamento.

Embora voltar por um caminho já percorrido não seja aconselhável a um bom viajante, para um pesquisador, isso pode e deve ocorrer sempre que necessário. Nesse momento, entretanto, filosofar não é preciso, pois, sem outra opção, retornamos pelo mesmo caminho, chegando novamente ao local onde havíamos apenas cruzado, a entrada da Vila Rodrigo Bueno (Foto 46).

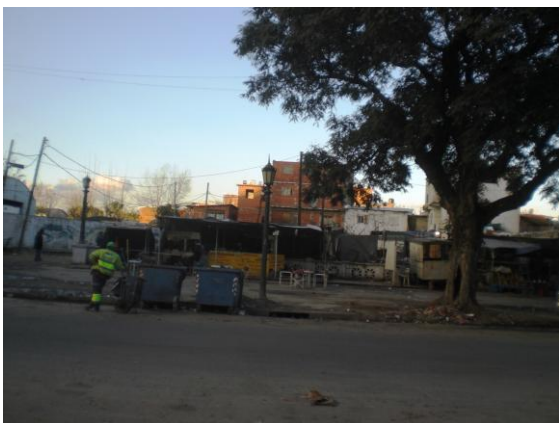


Foto 46: Entrada da Vila Rodrigo Bueno  
Fonte; Otávio Vieira – 31 de julho de 2010

#### 4.1.3.6 Cena 6 - Villa Rodrigo Bueno

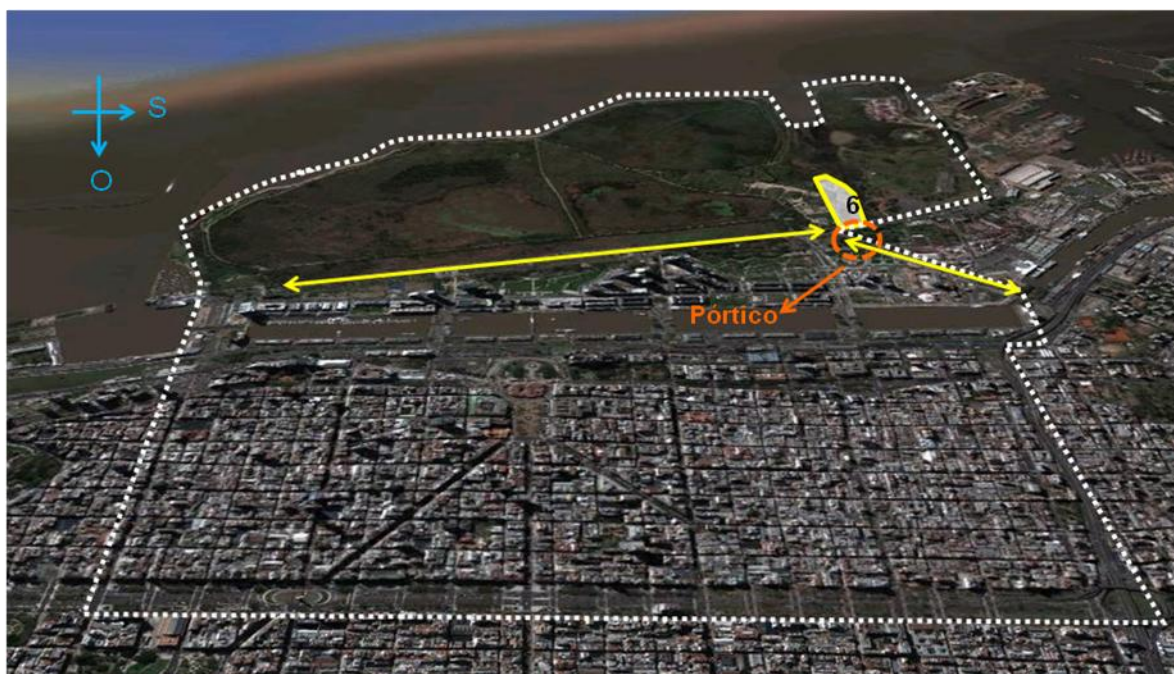


Figura 16: Vila Rodrigo Bueno e circulação dos moradores  
Fonte: Otávio Vieira

Legenda:

←→ Trajetos dos Moradores  
da Vila Rodrigo Bueno

A *Villa Rodrigo Bueno*, ou o *Pedaço da Comunidade* está localizada ao lado da área de revitalização de Puerto Madero. Após abandonada pelo Governo Militar, duas comunidades se instalaram na área aterrada da Reserva Ecológica, onde construíram suas habitações. Com o reconhecimento da Reserva Ecológica em 1986, essas comunidades tiveram que sair, sendo fundidas em uma e deslocadas para um terreno vizinho, onde se

encontram até os dias atuais (Cena 6). Essa comunidade acompanhou todo o processo de revitalização do porto.

A *Villa Rodrigo Bueno* se localiza entre a Reserva Ecológica (Cena 4) e a área da *Ex Ciudad Deportiva La Boca* (Cena 5) (Figura 30). Atualmente, a vila tem cerca de 400 metros de comprimento e aproximadamente 700 famílias imigrantes do Paraguai, Peru e interior da Argentina (RODRIGUEZ, 2009). A paisagem é marcada por um grande contraste dessas habitações (Pedaco da comunidade) e as torres do Pedaco Bairro (Foto 47).



Foto 47: Vila Rodrigo Bueno e torres de Puerto Madero em segundo plano  
Fonte: Otávio Vieira, 31 de julho de 2010

Antes de seguir relatando alguns aspectos da vila, é importante conceituá-la no contexto urbanístico de Buenos Aires. Existem três diferentes conceitos que se pode ter em conta ao estudar as comunidades que vivem nas habitações auto-construídas, são eles: *villas* (vilas), *asentamientos* (assentamentos) e *Nuevos Asentamientos Urbanos* (NAU's) (CRAVINO, 2001).

Este primeiro tipo de habitação auto construída, as *villas*, também chamadas de “*villa miséria*”, surgiram ainda na década de 30 do século passado, com maior envergadura na década seguinte. Suas formações deram concomitante à queda na estrutura da economia rural do interior da Argentina e à migração interna para a capital. Nesse período, o país estava inserido no processo de industrialização e de substituição das importações. Entretanto, a taxa de crescimento da população urbana foi muito maior do que a da população industrial<sup>26</sup>, o que fez surgir uma massa de marginalizados do processo produtivo (*ibidem*).

<sup>25</sup> Entende-se por população industrial o grupo de pessoas que trabalha na indústria e seus dependentes.

Esse tipo de moradia, similares a outras realidades latino-americanas, reúne características bem nítidas, tais como tramas urbanas irregulares, práticas individuais e realizadas ao longo do tempo, habitações construídas com materiais descartados, alta densidade populacional, boa localização com relação aos centros de produção e consumo, estão assentadas em terras de propriedade do estado, o que torna mais difícil sua erradicação, seus moradores originais consideravam um habitat transitório e apresenta uma população de trabalhadores informais e pouco qualificados (*ibidem*). Com relação ao tipo de arquitetura praticado, a pesquisadora e arquiteta Santini (2007) faz referência à arte da collage, que se assemelharia ao tipo de arquitetura praticada. “Além disso, collage e favela partilham das mesmas características de transitoriedade, fragmentação, heterogeneidade e sobreposição; nelas materiais e corpos se unem como representação social” (SANTINI, 2007, p.9).

Logo, o conceito de vila está relacionado à comunidades localizadas em Buenos Aires –supera as 100.000 pessoas localizadas em cerca de 15 bairros – e com possibilidade, do ponto de vista do Estado, de urbanização e regularização.

Por sua vez, o segundo conceito, os assentamentos, é um termo que se refere à ocupação de terrenos regularizáveis e que se deram na região metropolitana de Buenos Aires (capital) Assim essas comunidades surgem com a intenção de se converterem em bairros regulares. Seu número é difícil de precisar, mas estima-se que superem 200 bairros (CRAVINO, 2001).

Por fim, o conceito de Novos Assentamentos Urbanos se utiliza especificamente para a cidade de Buenos Aires e se refere aos terrenos que, diferentemente das vilas, não poderiam ser urbanizados. Esse novo conceito começou a surgir na última década.

Com a Crise de 2001, novas ocupações de terras escapavam da denominação de “vilas”, pois eram ocupações que não eram reconhecidas pelo governo como tais por estarem assentadas em terrenos não adequados para sua urbanização.

Não está definido um momento que o estado denominou Rodrigo Bueno como um Novo Assentamento Urbano, mas pelos jornais e discursos do governo, é histórica a descrição como assentamento. Cotidianamente chamam de assentamento. Mas apesar dessa denominação, é mais parecido a uma vila, porque existe desde a década de 80 e também pela sua estrutura física (PROF6).

Desse modo, o governo não reconhece, em termos formais, Rodrigo Bueno como “vila”, mas sim como NAU, pois assim justifica que não é possível urbanizá-la. Entretanto, nessa pesquisa, utiliza-se o termo “vila”, pois acreditamos na possibilidade de urbanização e regularização dessa comunidade.

Dois fatores fizeram, nas últimas duas décadas, que a área da vila e do seu entorno se valorizasse: a revitalização de Puerto Madero e a compra do terreno da *Ex Ciudad Deportiva La Boca* pela empresa IRSA.

Tendo em vista essa valorização, a área começou a ser visada e ocorreram tentativas de remoção das famílias. No ano de 2005, o Estado ofereceu um subsídio habitacional de 15 mil pesos para as famílias que desejassem sair, sem uma política concreta que acompanhasse esse processo.

Quando tentam desalojá-los surgem diferentes argumentações: 1 - que invadem a reserva que foi declarada como espaço público; conotação de invasores, usurpadores, ilegais. 2 - toda a questão ambiental, gente suja, que contamina o espaço verde, as aves e a água. Então começam a pensar os discursos que legitimam quem pode viver aí (PROF6).

Foi deslocado um total de 175 famílias (RODRÍGUEZ, 2009). Na época, houve boatos de que a própria empresa IRSA tenha oferecido dinheiro para as famílias irem embora. Algumas aceitaram e se mudaram, enquanto a maioria não concordou com a proposta. Muitas das famílias que se mudaram, após algum tempo, retornaram ao local.

Um fenômeno que possa estar ocorrendo, devido à valorização do terreno, é a transferência de pessoas para lá, com a expectativa de receber alguma indenização para saírem.

A Vila Rodrigo Bueno é considerada como um típico exemplo de pedaço e Lugar, local onde a comunidade (con) vive há quase trinta anos (RODRÍGUEZ, 2009). Existe lealdade, proteção mútua e relações pessoais estreitas entre os moradores, típico de localidades auto-construídas. Nesses tipos de pedaços, dificilmente pessoas de fora costumam entrar sem conhecer algum integrante, sendo assim esse lugar se apresenta como inseguro para os de *fora* e bastante seguro para os de *dentro*.

Ao longo da pesquisa, a vila foi observada apenas das suas cercanias e as conversas com seus moradores aconteceram do lado de fora. Naquela ocasião, ter conhecido algum integrante da comunidade que pudesse me acompanhar na visita seria importante para minha percepção de segurança.

No final da década de 90, a *Secretaría de Desarrollo Social*, pertencente ao *Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires* (Prefeitura de Buenos Aires), auxiliou no estabelecimento dessas famílias, cedendo aos habitantes chapas e madeiras; por sua vez, o *Instituto de la Vivienda de la Ciudad* (IVC) proveu – com certa informalidade – conexão de água e luz (RODRÍGUEZ, 2009). Devido à impossibilidade de seguir se expandindo para os lados, as vilas em Buenos Aires, como a Rodrigo Bueno, seguem crescendo para cima (Foto 47 e 48).



Foto 48: Lateral da Vila Rodrigo Bueno e chafariz abandonado  
 Fonte: Otávio Vieira, 31 de julho de 2010

Foi identificado, em todo o espaço estudado, apenas um pórtico, localizado à frente do assentamento Rodrigo Bueno (Foto 46 – Figura 16). Esse ponto não é freqüentado por nenhum ator das Cenas apresentadas, que o evitam; as autoridades responsáveis, por sua vez, o omitem, assim como a Cena 5. A omissão de toda a Cena 5 e 6 na maioria dos mapas analisados, sejam os turísticos ou o mapa oficial da *Corporación Antiguo Puerto Madero*, incentiva a completa exclusão dessa área, tanto da vista e freqüência dos turistas, como da comunidade local. Para os trabalhadores da Cena 5, esse pórtico serve como um ponto de passagem. Por sua vez, os moradores da Vila Rodrigo Bueno o consideram como um Lugar, local de encontro e onde está localizada uma venda de frutas. Curiosamente, esse é o ponto onde as Cenas 2, 3, 4, 5 e 6 se convergem.

As Cenas 5 e 6 podem ser identificados como “espaços mascarados” de Puerto Madero, pois são desconsiderados no turismo praticado no bairro. No turismo, as:

[...] vistas e visitas são selecionadas; existem muitos espaços mascarados. Toda uma realidade é intencionalmente desconsiderada. Seu foco encontra-se nas paisagens, lugares, atrativos, ângulos, pinçados na complexidade do real e já sacralizados pela prática turística que lhe antecede. A intenção do turista não parece ser a de apreensão da totalidade, mas a de um mergulho; a sua experiência espacial é intrinsecamente efêmera. Sua relação e intencionalidade frente ao espaço é, assim, bastante distinta daquela científica [...]. Tal diferença se traduz no foco que, no caso do turista, privilegia a paisagem, e que, no caso do cientista, o espaço (PIMENTEL, 2010, p. 64).

Esses espaços não podem ser vistos, pois escondem-se atrás da intencionalidade dos entes responsáveis pela organização do turismo e também dos turistas, que não parecem buscar a apreensão da totalidade e complexidade espacial, mas sim paisagens, atrativos e ângulos pinçados. As Cenas 5 e 6 não são representadas na maioria dos mapas observados. O ônibus turístico, por sua vez, passa ao lado da Vila, porém em uma velocidade que não permite, nem aos olhos mais atentos, observá-la. Já os guias certamente evitam comentar sobre sua existência e história.

Duas questões: do lado dos turistas, tem certas coisas q não se comentam. Não devemos falar coisas negativas, mas sim positivas e de um modo neutro, para manter uma linha no relato. Os turistas sempre querem olhar o belo e escutar o interessante. Por outro lado, também tem a vergonha porteña de mostrar certas coisas (TUR11).

Com relação à posição dos diferentes atores sociais sobre a permanência da vila, observam-se diferentes pontos de vista. Primeiramente, os ambientalistas são contra a permanência da comunidade nesse local, alegando que poluem a Reserva Ecológica e o Rio de La Plata (Fotos 49 e 50). Entretanto, nos anos 80 e 90, pouco ou nada se falava do assunto, pois essa localidade ainda não era uma área de interesse; além disso, a poluição causada pela Central Térmica Costanera é certamente mais danosa para a fauna, flora e para o rio, do que a vila.



Foto 49: Local cerca de 50m. da entrada da vila  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010



Foto 50: Local sujo próximo à vila  
Fonte: Otávio Vieira – 5 de setembro de 2010

Os moradores e empreendedores imobiliários de Puerto Madero vão dizer que essa zona pode se utilizar com um empreendimento privado. O Estado, por sua vez, nunca teve a intenção de dar-lhes melhores condições. No momento do desalojamento, o Estado argumentou sobre o espaço verde e o espaço público, e que eles não poderiam viver naquelas condições, embora eles já estejam aí faz 20 anos, e não tenham se preocupado antes; além disso, foi o Estado que deu chapas, no final dos anos 90, para construírem suas casas. Por fim, os acadêmicos lutam pelos direitos dos moradores e defendem o estabelecimento de políticas para que a reserva siga aí, ao mesmo tempo em que se possa urbanizar esse bairro (PROF6).

O que se tem observado é a completa falta de projetos por parte do Estado para realocação ou urbanização dessa e de outras comunidades. Além disso, questiona-se se eles podem continuar vivendo aí, mas não se questiona que se possa construir um bairro privado ao lado.

Por fim, com a revitalização de Puerto Madero, identificam-se pontos positivos e negativos sentidos pela comunidade da Vila Rodrigo Bueno. Com a valorização da área, existe a pressão para a remoção dessas famílias, o que é para eles negativo, visto que ali habitam há mais de duas décadas. Como aspectos positivos, destaca-se que alguns habitantes

da vila trabalham na área do Puerto Madero – principalmente na Costanera Sur –, a chegada do transporte público e a aproximação ao tecido urbano.

Visto alguns aspectos relativos às influências que teve o projeto de Puerto Madero na Vila Rodrigo Bueno, retomamos nossa caminhada, para analisar a sétima e última cena, o bairro de San Telmo.

#### 4.1.3.7 Cena 7 – San Telmo desde mi balcón<sup>27</sup>



Figura 17: Bairro de San Telmo  
Fonte: Otávio Vieira



Inserir o bairro de San Telmo em nossa análise tem como objetivo investigar como o projeto de Puerto Madero influenciou este espaço. Assim, os tópicos que serão abordados nesse texto são: histórico do bairro; identificação dos atores, relações com os conceitos da etnografia urbana; modificações no espaço pós-crise 2001 e, por fim, as possíveis influências de Puerto Madero.

San Telmo foi inicialmente povoado por trabalhadores portuários que se estabeleceram ao redor do eixo central, hoje Rua Defensa, conectando diretamente a Plaza de Mayo com o Riachuelo. Já em meados do século XIX, belos sobrados eram habitados por famílias

<sup>27</sup> Significado de *balcón* em português – “sacada”.



patricias<sup>28</sup> tradicionais de Buenos Aires. Contudo, em 1871, uma epidemia de febre amarela os obrigou a mudar para o norte da cidade, quando então começaram a alugar seus sobrados, a baixo preço, para os imigrantes europeus, que, em situações muito precárias, costumavam ocupar um quarto por família, surgindo assim os chamados *conventillos*.

Na década de 1950, foi cogitada a possibilidade de demolir a maioria das casas para transformar o bairro em um estilo moderno, o que se concretizou em partes. O projeto, entretanto, não teve continuidade e, até a década de 70, prevaleceu a decadência do bairro. Nessa década, criou-se, na *Plaza Dorrego*, a *Feria de Cosas Viejas y Antiguidades de San Pedro Telmo*, com o objetivo de valorizar o patrimônio histórico do bairro. Ao longo dos anos, um grande número de antiquários por ali se estabeleceu, o que atraiu turistas e foi a semente da atual importância do bairro. Em 1978 o bairro sofreu grandes modificações, houve a demolição de diversas casas anteriores a 1910 para a abertura das avenidas *San Juan y Garay* e *Independencia* (limites norte e sul do bairro). Com a pressão de construtoras imobiliárias, a área de preservação (Casco Histórico) se reduziu.

Atualmente, o Casco Histórico restringi-se entre as ruas Peru e Paseo Colón, estendendo-se até o *Parque Lezama* e ao longo da *Avenida de Mayo*, até a *Plaza del Congreso*. Na foto 51 observa-se um edifício recentemente demolido na Rua Peru, pois esse lado da rua não está inserido no Casco Histórico. “Existe um projeto do governo de Buenos Aires para o aumento da área protegida” (GOV9) (Figura 18).

---

<sup>28</sup> Grupo ou classe dos que, por berço ou por concessão, detêm o prestígio dos títulos nobiliárquicos que significavam poder político; nobreza, classe nobre, fidalguia (HOUAISS, 2005).



Figura 18: Casco histórico e projeto para sua extensão  
 Fonte: Ministério da Cultura da Cidade de Buenos Aires



Foto 51: Edifício demolido da esquina Independência com Peru  
 Fonte: Otávio Vieira – 19 de agosto de 2010

Os principais atores que consomem o bairro são os moradores locais, os comerciantes e os visitantes, entre esses estão os turistas e os moradores de outras áreas da cidade. San Telmo pode ser considerada uma mancha, pois apresenta uma implantação bastante estável tanto na paisagem como no imaginário dos moradores de Buenos Aires e dos turistas. Além disso, constitui uma área ampla, com grande movimento de pessoas de várias procedências, se caracterizando assim pelo anonimato e impessoalidade. Seus limites são demarcados tanto por aspectos simbólicos como por equipamentos físicos, como a Avenida Ingeniero Huergo (Limite leste), por exemplo, ou pela presença de cafés, restaurantes, hotéis, lojas ou teatros – equipamentos que concorrem tanto por competição como por complementação e constituem pontos de referência para a prática de determinadas atividades.

Dentro dessa mancha existem diversos pedaços. O pedaço dos hippies – ao redor da Plaza Dorrego –, o pedaço dos expositores de rua, o pedaço dos turistas, o pedaço dos traficantes de drogas, o pedaço dos comerciantes do mercado central, entre outros.

Também estão inseridos na mancha San Telmo alguns circuitos. O bairro, por exemplo, tem uma presença marcante no circuito turístico da cidade de Buenos Aires. Outros circuitos são o gastronômico, tendo em vista a grande quantidade de restaurantes presentes no bairro, que aumentaram nos últimos anos; o circuito de feiras de rua, representada pela *Feria de San Telmo*, que acontece domingo, ao redor da Plaza Dorrego e ao longo da rua Defensa; e o circuito de clubes de Tango, representado tanto pelas tradicionais milongas quanto pelas apresentações de tango “para turista ver”, onde novamente cairíamos no circuito turístico.

Com relação às modificações ocorridas no bairro, foi no período pós-crise 2001, ou seja, em 2003 e 2004, que se deram com maior visibilidade. A desvalorização do peso frente ao dólar e o aumento no ingresso de turistas estrangeiros foram dois fatores centrais que influenciaram na dinâmica do bairro.

A partir dos anos 2003-2004 – período chamado de pós-crise, referente à crise de 2001 pela qual a Argentina se viu diante – o bairro de San Telmo sofre novas alterações. Na opinião dos moradores do bairro, as principais mudanças ocorridas

[...] se associam fundamentalmente a reativação econômica – vinculada a abertura de novos empreendimentos comerciais e a compra de imóveis – e ao melhoramento de fachadas, postes, asfalto e espaços verdes (HERZER, 2008, p. 167)<sup>29</sup>.

A percepção dos moradores com relação a essas mudanças é favorável: cerca de 69,8% as consideram benéficas para o bairro (*ibidem*). Com relação à percepção dos moradores, identificou-se que “quase a totalidade dos entrevistados consideram que San Telmo é um bairro turístico e assinalam que a afluência de turistas aumentou nos últimos cinco anos” [pesquisa realizada no ano de 2005] (HERZER, 2008, p.169)<sup>30</sup>. A maioria dos vizinhos pesquisados considera que essa afluência é positiva para o bairro, devido à reativação econômica que provoca, por sua vez, os que consideram negativo, “destacam que tal reativação não necessariamente beneficia os residentes, mas sim os comerciantes, muitos dos quais não vivem no bairro” (*ibidem*, p.169)<sup>31</sup>.

<sup>29</sup> Tradução livre de: se asocian fundamentalmente a la reactivación económica – vinculada a la apertura de locales, de nuevos emprendimientos comerciales y a la compra de inmuebles – y al mejoramiento de fachadas, luminarias, asfalto y espacios verdes.

<sup>30</sup> Tradução livre de: casi la totalidad de los entrevistados considera que San Telmo es un barrio turístico y señala que la afluencia de turistas ha aumentado en los últimos cinco años.

<sup>31</sup> Tradução livre de: “destacan que dicha reactivación no necesariamente beneficia a los residentes, sino a los comerciantes, muchos de los cuales no viven en el barrio”.

A rua mais representativa de San Telmo, desde sua primeira urbanização até os dias atuais, é a Rua Defensa, onde se localiza a conhecida Feira de Antiguidades e onde as mudanças pós-crise 2001 podem ser percebidas mais claramente. A partir dessa rua, as típicas características do bairro vão lentamente diminuindo. Na Rua Balcarce, entretanto, elas ainda são bastantes presentes.

No bairro de San Telmo, as transformações são intensamente percebidas na Rua Defensa (82%) [dos moradores entrevistados apontaram essa rua como a que passou por maiores modificações], mas, a medida que o observador se afasta desse epicentro, as mudanças se difundem. No gradiente de percepção das mudanças segue a Rua Balcarce (63%), logo a Praça Dorrego (58,7%), Paseo Colón em direção a Puerto Madero (52%) e Avenida San Juan em direção ao Parque Lezama (44,3%) (HERZER, 2008, p.169)<sup>32</sup>.

É então a partir da Rua Balcarce – *desde mi balcón* – que tentaremos identificar as mudanças ocorridas nos últimos anos. No primeiro plano da Foto 52 vê-se a sacada do apartamento alugado do dia 15 de julho ao 31 de agosto de 2010, por esse pesquisador, pelo preço de 1500 pesos ao mês, referente ao aluguel de um quarto em um apartamento de dois cômodos. Esse valor, destinado aos turistas, é considerado alto pelos moradores de Buenos Aires, onde o salário mínimo é de 1840 pesos argentinos.



Foto 52: Rua Balcarce – Direção Norte  
Fonte: Otávio Vieira – 25 de agosto de 2010



Foto 53: Vernissage no Hotel Babel  
Fonte: Otávio Vieira – 10 de setembro de 2010

<sup>32</sup> Tradução livre de: En el barrio de San Telmo, las transformaciones son intensamente percibidas en la calle Defensa (82%) pero, a medida que el observador se aleja de ese epicentro, los cambios se difunden. En el gradiente de percepción de cambios le siguen la calle Balcarce (63%), luego la Plaza Dorrego (58,7%), Paseo Colón hacia Puerto Madero (52,8%) y Av. San Juan hacia Parque Lezama (44,3%).

No primeiro plano, na Foto 52, antes da placa vermelha, encontra-se uma luminária, pertencente ao hotel boutique Babel (Foto 53). O hotel foi inaugurado no ano de 2004 por três jovens empresários, que também são proprietários de mais dois albergues e outro hotel similar ao Hotel Babel, todos inaugurados na última década e localizados no bairro de San Telmo. O Holte Babel foi erguido em uma renovada casa construída ainda no século XIX. No final desse século até meados do meados do século XX, essa casa havia se tornado em um *conventillo* – local onde compartilhavam diversas famílias, principalmente de imigrantes, que se aglomeravam cada uma em uma única habitação. O hotel tem apenas nove quartos, com decoração exclusiva, e por isso é colocado na categoria de *hotel boutique*, visto que não se encaixa na típica classificação de estrelas. O preço médio da diária para o casal gira em torno de 100 US\$, sendo então destinado para turistas de médio-alto a alto orçamento (TRADE2). Destaca-se que, na última década, diversos outros hotéis similares a esse abriram suas portas no bairro de San Telmo, com maior ou menor valor de diárias, mas sempre com foco em uma clientela bem definida.

Já na altura da placa vermelha, no meio da Foto 52, localiza-se o restaurante vegetariano *Naturaleza Sabia*, inaugurado em 2009 em uma casa renovada. O andar de cima comporta duas habitações para turistas mais “descolados” e com médio poder aquisitivo. O *menu*, também escrito em inglês e português, indica foco em uma clientela estrangeira. É possível fazer aula de yoga e massagem shiatsu, essa última por um preço de 100 pesos a hora. Por sua vez, o *menu* executivo sai por convidativos 30 pesos.

Na Foto 54 encontra-se, na parte de cima do primeiro plano, uma placa “aluga-se”, da imobiliária Hilda Lew. O nome em inglês parece sugerir o seu público alvo. Não obstante, é na Rua Defensa que se observa o maior número de placas de imobiliárias penduradas nas fachadas dos edifícios.



Foto 54: Rua Balcarce – Direção Sul  
Fonte: Otávio Vieira – 25 de agosto de 2010

Foi, entretanto, por intermédio de anúncios em classificados de jornais que se confirmou a dinâmica que assumiu a oferta global de imóveis no bairro: “uma oferta que cresce até o fim dos anos 90 [período pré-crise 1999-2000], interrompida pelo ciclo recessivo [2000-2001], e que começa a se recuperar a partir de 2004” (HERZER, 2008, p. 223)<sup>33</sup>, e segue aumentando ligeiramente, em algumas áreas do bairro, até o ano de 2008. Assim, “San Telmo se constituiu como uma área de forte atração para a atividade imobiliária, tanto pela existência de imóveis em bom estado, como pelo peso da indústria turística e cultural” (HERZER, 2008, p. 235)<sup>34</sup>.

Tais processos imobiliários ocorridos no bairro indicam para o fenômeno da gentrificação. Devido à grande valorização imobiliária do bairro, uma grande modificação na estrutura social parece ter ocorrida, com a saída de antigos moradores e a chegada de novos atores.

Diversos apartamentos foram reformados, seja por novos compradores ou por antigos proprietários, com o objetivo de serem vendidos ou alugados temporariamente para turistas. Nesse caso, os inquilinos são os que mais saem prejudicados, pois se vêem obrigados a mudarem de bairro. Por sua vez, os proprietários, mesmo que também saiam do bairro, caso decidam vender ou alugar seus imóveis, pelo menos lucram com a valorização de suas propriedades, antes desvalorizadas. Com relação à instalação dos novos hotéis e albergues, o processo é similar, antigas casas revitalizadas e saídas de antigos moradores, sejam aqueles proprietários ou inquilinos.

Descendo da sacada e caminhando pela Rua Balcarce, entre Carlos Calvo e Independência, encontramos uma pequena Loja *Zen trendy* que comercializa principalmente velas (entre 70 e 80 reais) e que está aí há cerca de 2 anos. Logo ao lado localiza-se uma loja de roupas de *design* próprio, chamada Balthazar Sale. Está nesse local desde novembro de 2009 e tem uma clientela dividida entre turistas e locais. Tem outras duas outras lojas, uma no bairro turístico de Palermo e outra aqui mesmo em San Telmo, na rua Defensa. Uma camisa simples sai a 50 pesos e uma social a 150, preços medianos.

A Rua Balcarce abriga três restaurantes, com características um pouco diferentes entre si, mas com preços destinados a turistas. O primeiro, na esquina de Estados Unidos e Balcarce (Foto 54, aviso luminoso à esquerda), encontra-se o restaurante e café chamado *Café Rivas*.

<sup>33</sup> Tradução livre de: “una oferta que crece hasta fines de los noventa, interrumpida por el ciclo recesivo, del que comienza a recuperarse hacia 2004”.

<sup>34</sup> Tradução livre de: “San Telmo se ha constituido como un área de fuerte atracción para la actividad inmobiliaria, tanto por la existencia de inmuebles antiguos en buen estado, como por el peso de la actividad turística y cultural”.

Local com ares parisienses, grandes janelas, chão de madeira, desenho austero, mas aconchegante. Inaugurado em março de 2010, tem um cardápio de comidas e vinhos de alto nível e preço e espetáculos musicais. O segundo, *Bar Sur*, localizado na esquina oposta, foi fundado há quase quarenta anos. Moradores locais e turistas apreciam um show de tango autóctone, e não apenas pensado para o turista. Com uma pesada decoração de objetos resgatados do passado, oferece um *menu* com típicas comidas e bebidas *porteñas*. O preço da Cena Show é de 290 pesos (Foto 55), enquanto assistir apenas o show, sem a janta, sai por 190 pesos. O terceiro restaurante, localizado na avenida Independência e Balcarce, é o *El Viejo Almacen*, uma tangueria fundada há quase 40 anos. Apresenta um show emocionante de cerca de duas horas de tango argentino, com dois cantores, um sexteto e quatro casais de dança. Com os anos, esse estabelecimento se transformou em um salão de alto nível, pensado para o turismo e com alto preço que dá direito ao show e à janta; oferece pratos típicos e vinhos das melhores bodegas argentinas. Os preços são de 500 pesos argentino (cerca de 125 US\$) para a janta show. Nota-se que, mesmo os restaurantes tradicionais e localizados no bairro já há várias décadas, em sua maioria, se adaptaram para receber turistas tanto na gastronomia, como nos shows e nos preços.

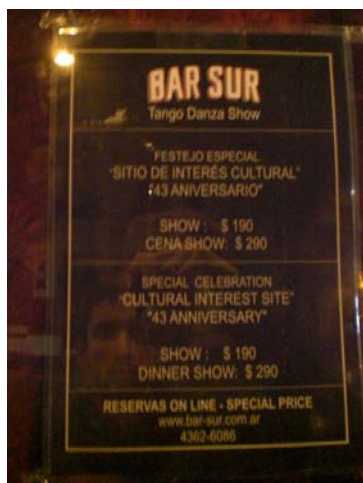


Foto 55: Propaganda do Bar Sur  
Fonte: Otávio Vieira – 25 de agosto de 2011

Também encontramos nessa quadra duas livrarias: *Nueva Libreria*, funcionando há cerca de 30 anos e vende principalmente livros acadêmicos, principalmente de engenharia – a faculdade de Engenharia da Universidade de Buenos Aires localiza-se próxima ao bairro San Telmo –; e a *CineSi Libreria*, funciona há 3 anos e atende aos alunos da Universidade de Cinema AFUC, existente desde 1989. Logo a frente encontra-se uma loja muito simpática que vende tudo feito de limão, chamada *Casa de Té y Regalos del Limonero*. Na porta está escrito

o horário de funcionamento nos idiomas espanhol e inglês, indicando assim o foco nos turistas. Faz 3 anos que a loja abriu suas portas.

Caminhando alguns metros mais adiante se encontra um estabelecimento muito peculiar, destinado a alugar bicicletas para turistas, chamado *La Bicicleta Naranja*. Faz 6 anos que eles se estabeleceram aí e existe outra sede no bairro de Palermo. A maioria dos clientes é turista, mas moradores locais também costumam alugar bicicletas.

Essa análise de apenas duas quadras da Rua Balcarce identificou que a maioria dos locais foram recentemente inaugurados (pós-crise) e se destinam a turistas. Um hotel, de médio e alto preço, um restaurante vegetariano de preço médio, três outros de preço bastante caros, quatro lojas, duas livrarias para alunos de universidades próximas, cartazes de aluguéis exibidos nas janelas de alguns apartamentos e um alto preço de aluguel temporário pago pelo próprio pesquisador.

Logo, tem apresentado potencial para seguir crescendo turisticamente – mesmo que isso não seja o desejo de alguns os moradores –, com a constante abertura de estabelecimentos de hotéis e albergues, aluguéis temporários a curto e médio prazo para turistas, restaurantes, lojas de *design*, entre outros. “O que San Telmo ainda não viu foi a chegada de empreendimentos de grande porte, como lojas de grife, *shoppings* e outras grandes lojas de departamento, com algumas tentativas mal sucedidas” (ORG8).

Após essa apresentação do bairro de San Telmo, vista pela perspectiva de alguns empreendimentos localizados na Rua Balcarce, por artigos acadêmicos publicados e pelas entrevistas, pergunta-se: até que ponto o projeto de Puerto Madero influenciou nas mudanças observadas em San Telmo no período pós-crise?

Está claro que San Telmo sempre teve características culturais e patrimoniais para ser um bairro de atração turística – com características completamente diferentes de Puerto Madero – e pro isso não necessita dele para o seu desenvolvimento. O turismo urbano, entretanto, em geral, não se desenvolve com base em apenas uma área de atração, mas sim de forma conjunta entre essas.

Buenos Aires se inventou a si mesma, a partir de uma definição de um conjunto de ofertas turísticas. Converter fragmentos da cidade em atrativos turísticos. Não eram parte de nosso espaço de vida cotidiana, mas em algum momento foram sendo marcados e convertidos em atrativos turísticos, Palermo, Palermo Hollywood, Palermo Soho, Recoleta. Acho que Puerto Madero é um entre este conjunto. Não é o mesmo ter um conjunto de 10 que um conjunto de 5, e isso faz o todo da cidade, isso é muito notável. A cidade é um conjunto de coisas distintas, cada uma vale por si mesma, mas necessita de conjunto (PROF5).

Assim, por Puerto Madero ter se tornado um dos principais atrativos turísticos e visita obrigatória na cidade de Buenos Aires, San Telmo, com seu potencial próprio, veio na esteira



deste. Diversos hotéis abriram suas portas no bairro com a propaganda do tipo: “a poucas quadras de Puerto Madero” (TRADE1). Por sua vez, restaurantes e bares têm como clientes tanto turistas como trabalhadores que vêm desde Puerto Madero. Muitos desses preferem San Telmo tanto pelos preços mais acessíveis quanto pelo “ar” mais boêmio, histórico e amigável que Puerto Madero.

Outra importante influência foi o crescimento imobiliário, com revitalização e novas construções nas quadras localizadas entre Puerto Madero e San Telmo, mas fora do Casco Histórico.

Tem uma zona entre Plaza de Mayo e San Telmo, em direção ao porto, que é uma zona que sim se valorizou muito, e começaram a aparecer residências novamente. É uma zona que tinha perdido residência, que formou parte do velho centro administrativo, de funções de serviços e que agora esta tendo outra vez residências (PROF5).

Essas então seriam algumas mudanças no bairro de San Telmo influenciadas pelo projeto de Puerto Madero.

Concluindo temporariamente a descrição e análise do projeto de revitalização de Puerto Madero e do seu entorno, tomamos o avião de volta a Porto Alegre, onde analisaremos o espaço do Cais Mauá e as possíveis áreas de influência.


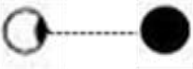
## 4.2 A revitalização do Cais Mauá – Porto Alegre

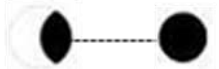


Compreender o espaço do porto Cais Mauá, foco de futura revitalização, é o objetivo nesse momento. Para tal, a inspiração virá do modelo de pesquisa desenvolvida no espaço revitalizado de Puerto Madero. Primeiramente, serão apresentados, na forma do quadro histórico do desenvolvimento porto-cidade (HOYLE, 1988), os principais fatos históricos da construção e evolução do Cais Mauá.

O próximo foco da investigação serão os projetos anteriores sugeridos para a revitalização do porto de Porto Alegre, com especial atenção para o projeto atual. Logo, será feita a descrição da área onde se dará o projeto e do entorno direto dessa, analisando como esses espaços estão interligados, urbanística e socialmente.

### 4.2.1 História do porto de Porto Alegre

Apresentam-se aqui os principais fatos da história do Cais Mauá, correlacionando-os com o quadro histórico do desenvolvimento porto-cidade de Hoyle (1988). O texto completo pelo qual nos baseamos para desenvolver esse quadro encontra-se no Apêndice 8.

<b>Estágio</b>	<b>Símbolo</b>	<b>Período</b>	<b>Características</b>
<b>I</b> <b>Porto/cidade</b> <b>primitiva</b>		<b>Idade antiga e média até</b> <b>séc. XIX</b>	<b>Próxima associação espacial e funcional</b> <b>entre cidade e porto.</b>
<b>II</b> <b>Porto/cidade</b> <b>em expansão</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>1899</b> – Apresentado o Projeto do Cais</li> <li>- <b>1911</b> - Início da construção do Cais Mauá</li> <li>- <b>1913</b> - Inauguração do primeiro trecho do Cais Mauá.</li> <li>- <b>1916</b> – Abertura não oficial do porto</li> <li>- <b>1º de agosto de 1921</b> – Abertura oficial do porto</li> <li>- <b>1923</b> – Inauguração do Pórtico Central e dos dois armazéns laterais.</li> </ul> <p><b>Séc. XIX até início do séc. XX</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construção do porto de Rio Grande, em 1910, inibe as construções do porto de Porto Alegre.</li> <li>- Foi aceita a proposta do Engenheiro Rodolfo Ahrons, em 1911, para a construção de 140 metros de cais.</li> <li>- Em 1919 a dragagem do rio é interrompida pela guerra</li> <li>- 1922 – 924 metros de cais</li> <li>- 1923 – Estrutura do pórtico e dos dois armazéns importada da França</li> <li>- 1929 – 2181 metros de cais</li> </ul> <p><b>Rápido crescimento comercial e industrial força os portos a se desenvolverem além do confinamento das cidades, com cais lineares e indústrias a granel.</b></p>

<p><b>III</b> <b>Porto/cidade industrial moderno</b></p>		<p>- <b>1937</b> – Conclusão do Cais Mauá e docas  - <b>1941</b> – Enchente de Porto Alegre  - <b>1955</b>- Inauguração dos Cais Navegantes e Marcílio Dias</p> <p><b>Meio do séc. XX</b></p>	<p>- Em 1951 a administração do porto foi absorvida pelo Departamento estadual de Portos, Rios e Canais, quem, em 1998, alterou sua denominação para Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH)  - Após a enchente, são realizadas obras iniciais para proteger a cidade contra as cheias (terrapleno<sup>34</sup> para servir de base a um dique protetor)  - Ao longo do terrapleno constrói-se o Cais de Saneamento, formado por dois tipos de estrutura, um mais pesado, "Cais de Navegantes", e outro mais leve, "Cais Marcílio Dias". Em 1955 e 57, respectivamente, o Cais Navegantes se constituiu em cais comercial e o Marcílio Dias em cais para matérias de construção e esporte.  - O Cais ocupou, até a década de 70, espaço privilegiado na vida da população.  <b>Crescimento industrial (especialmente de refinamento de petróleo) introdução dos containeres requerem um maior espaço.</b></p>
<p><b>IV</b> Recuo das frentes-de-água</p>		<p>- <b>1962</b> – Conclusões dos três portos  - Década de 70 – Início da obsolescência do Cais Mauá</p> <p><b>1960 - 1980</b></p>	<p>- Isolamento e distanciamento do porto do contato com a população e degradação do Cais Mauá.  - Construção do super-porto de Rio Grande diminui as atividades em Porto Alegre.  - Uso preferencial do transporte rodoviário e a implantação de novas tecnologias portuárias, como o uso dos containeres  - Construção do MURO da Mauá, entre 1971 e 1974, isola ainda mais o porto da cidade.  <b>Mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento de áreas separadas de desenvolvimento industrial.</b></p>
<p><b>V</b> <b>Remodelação das frentes-de-água</b></p> <p>Relação Porto Alegre / Cais Mauá apenas nas idéias.</p>	 <p><b>Repete-se o símbolo anterior.</b></p>	<p>- <b>Década de 80</b> - Surgem as primeiras ideias para reutilizar o Cais Mauá para fins culturais e de lazer.  - <b>1983</b> – Tombamento da Usina do Gasômetro (IPHAE), do Pórtico Central e dos Armazéns A e B (IPHAN)</p> <p><b>1970 - 1990</b></p>	<p>- Desejo de retomar a associação porto/cidade.  - “o que fazer com este ninho de ratos em pleno centro da cidade?”. Serviria essa pergunta, feita na década de 80 para Puerto Madero, também para o Cais Mauá?  - Tombamento do patrimônio histórico e cultural do Cais Mauá  - Iniciam-se as discussões sobre a revitalização do Cais Mauá.  <b>Portos modernos de grande escala consomem grandes áreas de terra e água; cerne da renovação urbana.</b></p>

<sup>34</sup> Terrapleno: Terreno em que se encheu uma depressão ou cavidade, tornando-o plano. (Dicionário Eletrônico Houaiss)

<p><b>VI Renovação das conexões porto/cidade</b></p> <p>Atividades pontuas refletem renovação no porto em pequena escala.</p>	<p>Conexão ainda muito fraca</p>	<p>- <b>1991</b> - Primeiro projeto para a remodelação do Cais Mauá, chamado de “<b>O Caminho do Porto</b>”. Proposto no governo de Alceu Collares. Não saiu do papel</p> <p>- <b>1996</b> – Tombamento dos Armazéns A1 a A5 e B1 a B3 (COMPHAC).</p> <p>- <b>1996</b> – “<b>Porto dos Casais</b>”</p> <p><b>1980 - 2000</b></p>	<p>- Influência dos modelos americanos e europeus de revitalização de frentes-de-água nos projetos propostos para o Cais Mauá. Projeto pensado para desenvolver atividades de lazer, comerciais e residenciais.</p> <p>- A área do Cais Mauá começa a ser utilizada para eventos organizados pela prefeitura (Feira do Livro e Bienal do Mercosul, por exemplo), o que demonstra certa preservação da estrutura dos armazéns e do cais.</p> <p><b>Globalização e intermodalidade transformam o papel dos portos; associações porto/cidade renovadas; renovação urbana melhora a integração porto/cidade.</b></p>
		<p><b>2000 – 2010</b></p> <p>- <b>2000</b> - O Estado lança o projeto <b>Complexo Cinematográfico do RS</b></p> <p>- <b>25 de abril de 2005</b> – Marco de Encerramento das operações portuárias no Cais Mauá</p> <p>- <b>2010</b> - Projeto Cais Mauá</p>	<p>- Como na década de 90, seguem as negociações entre as diferentes instâncias (município, estado, união e entes privados) na tentativa de solucionar os entraves e começar a revitalização.</p> <p>- Renovação do centro de Porto Alegre – Praça da Alfândega, Túnel da Conceição, Orla do Guaíba, por exemplo – e Copa 2014 são justificativas para acelerar o processo de revitalização do Cais Mauá.</p> <p>- <b>2005</b> – A Comissão de Revitalização do Cais Mauá, formada no governo de Germano Rigotto, visita os portos de Belém, Lisboa e Buenos Aires.</p>

Fonte: Hoyle et al. (1988) com adaptação de Otávio Vieira

#### 4.2.2 Os projetos anteriores de revitalização para o Cais Mauá e o projeto atual

“Caso o porto da Capital seja desativado, os prédios poderiam ser usados, segundo Curtis, como um centro cultural e um espaço privilegiado para o lazer” (Sem autor 3, ZH, 1983, p.28).

Diversos projetos já foram planejados e não concretizados para a área do Cais Mauá. O primeiro deles foi o Caminho do Porto (1991), logo vieram o Porto dos Casais (1996), o Complexo Cinematográfico do RS (2000) e a formação de uma Comissão de Revitalização para o Cais Mauá (2005), que serviu de base para o projeto atual. Esses temas serão abordados na primeira parte desse texto. Já na segunda parte serão discutidos, nessa ordem, os seguintes temas: entes responsáveis pela área do Cais; Edital da Concorrência 2010; e, por fim, o consórcio vencedor e seu projeto.

Muito antes dos primeiros editais e projetos de revitalização para o Cais Mauá, já se imaginava a possibilidade de transformar o espaço do cais em um centro de cultura, negócios e lazer. A notícia acima, da Zero Hora, que data de 1983, é o mais antigo documento encontrado que trata sobre essa possibilidade.

Foi então no ano de 1988 que a primeira proposta concreta de revitalização, do prefeito Alceu Collares, foi concebida (VISCARDI, 2006). Assim, em 1991, o projeto “O

Caminho do Porto” foi lançado. Tal projeto estabelecia a reforma de cinco armazéns que seriam utilizados como restaurantes, museu, centro de educação para jovens e adultos e terminal turístico/fluvial. O projeto não saiu do papel. Outro relevante projeto, mas que também não foi levado adiante, foi o proposto no ano de 1992, quando a Prefeitura e Governo do Estado assinaram protocolo prevendo a transferência de linhas de ônibus do Centro para a área do porto.

Já em 1995, o Governo Estadual anuncia o plano de revitalizar a área formada pelo pórtico central e por dois conjuntos de armazéns (A e B). A intenção era transformar os locais em centros gastronômicos e culturais. No ano seguinte é lançado, pelo governador Antônio Brito, o Concurso Público de Arquitetura para o Cais Mauá do Porto de Porto Alegre – Porto dos Casais, de abrangência nacional (PDC, 1996).

Os três arquitetos vencedores da primeira etapa foram Alberto Giuseppe Adomilli, Carlos Alberto Morganti e Paulo Ricardo Bregatto, sendo que a Etapa Final foi vencida pelo primeiro arquiteto citado. O projeto previa animação 24 horas por dia, com casas noturnas, *shoppings*, restaurantes, marinas, heliporto, um hotel três estrelas no atual prédio administrativo e outro cinco estrelas a ser construído próximo ao Gasômetro” (MOTTIN, 1996, p.38), além da construção do teatro do OSPA. Também foi apresentada uma alternativa para a derrubada do MURO, que o substituíria por blocos móveis. Houve, entretanto, a discordância da Prefeitura em dois pontos, relativos à parte arquitetônica do projeto: “a construção de um hotel próximo ao Gasômetro, que teria uma altura de 55 metros, além do limite de 14 metros definido pelo Plano Diretor, e a construção de uma marina, que causaria danos ambientais” (MENDOÇA, 2005, p.1).

No ano 2000, o Estado lança o projeto Complexo Cinematográfico do RS, elaborado pela Secretaria de Obras Públicas e Saneamento. Previa a reciclagem do armazém A7 do Cais Mauá, que abrigaria Cinemateca do RS, três salas de cinema, salas individuais, lojas, entre outros espaços. No mês de agosto de 2001 se iniciaria o processo de licitação de um dos módulos do Complexo, que não foi levado a diante (CCRS, 2000).

No governo do Olívio Dutra (1999-2002), esteve em alta o projeto de implantação do Terminal de Containeres, em frente à Estação Rodoviária. Contudo, foi suspenso nos próximos 4 anos do governo de Germano Rigotto, “por falta de investidor interessado pela abertura da licitação e pelo não aumento para 19 pés do calado do hidrovio Porto Alegre - Rio Grande” (BOFF, 2007, p.3).

Com o objetivo de reavaliar e reaproveitar o projeto “Porto dos Casais” foi criada, no mandato do governador Germano Rigotto (2003-2006), a Comissão de Revitalização do Cais Mauá, coordenado por Eduardo Tutikian – Secretário Executivo do projeto atual de revitalização do Cais Mauá (VASCONCELOS, 2006). “Essa comissão buscou subsídios em exemplos em outros portos revitalizados, como o Porto de Lisboa, em Portugal, o Puerto Madero, na Argentina e a Estação das Docas, em Belém do Pará” (VISCARDI, 2006, p.8).

Nas próximas semanas, integrantes da comissão também deverão visitar Puerto Madero, em Buenos Aires, outra área portuária degradada que foi recuperada no começo da última década – mesmo período que começaram as discussões para recuperar o cais de Porto Alegre (SEM AUTOR1, 2005, p.1)

A comissão então recomendou a manutenção do Muro da Mauá; a utilização dos 3.000 metros totais de extensão do Cais; a ocupação da área das docas, o que não era previsto no projeto inicial, com a implantação de prédios residenciais nessa área; e a transferência da área reservada para o teatro da OSPA para o Museu de Arte Contemporânea.

Também no ano de 2005 foram encerradas as operações portuárias no Cais Mauá. Na placa localizada no Pórtico Central do Cais Mauá encontra-se escrito: “Nesta data [25 de abril de 2005] encerra-se um ciclo de 83 anos, com o término das operações portuárias no Cais Mauá. Esta área fica a disposição da comunidade gaúcha, para lazer, cultura e turismo”. Seguem como portos operacionais os Cais Marcílio Dias e Navegantes<sup>35</sup>.

Em 2007, depois de dois anos de estudos para definir normas básicas para a destinação da área, o governo de Yeda Crusis (2007 – 2010) convoca a iniciativa privada a participar da elaboração de um novo projeto. Entretanto, antes de apresentar o Edital e o Projeto vencedor, discutir-se-á o tema relativo aos entes público responsáveis pela área do porto Cais Mauá.

A área do Cais Mauá era de responsabilidade, como todas as zonas portuárias do país, da União, representada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). No ano de 1997, entretanto, a responsabilidade de administração e exploração dos portos de Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas e Cachoeira do Sul foram transferidas por essa, por meio de concessão, ao Estado do Rio grande do Sul (Convênio de Delegação nº 001- PORTOS/97, firmado entre o Ministério dos Transportes e o Estado do Rio Grande do Sul em 27 de março de 1997). Essa responsabilidade é delegada por 30 anos, até 2027 (BARRIONUEVO, 1997).

Pela L. 8630, art. 34, a Autoridade Portuária (SPH – Superintendência de Portos e Hidrovias) detém a faculdade legal de arrendar a área do Porto Organizado para

---

<sup>35</sup> Cais Navegantes receberá investimento de mais de R\$ 7 milhões, que irá oferecer o dobro da capacidade de carga e descarga para os usuários, com movimentação de 4,5 mil toneladas diárias (MENDOÇA, 2005).

desenvolvimento de atividade que não seja operação portuária, desde que consultadas as autoridades competentes. A SPH tem sua sede no edifício próximo ao Pórtico Central, localizado na área do Cais Mauá, e é o órgão responsável pela administração da área operacional do porto (Cais Navegantes e o Marcílio Dias).

Assim, tendo em visto o Convênio entre União e Estado, de 1997 e os encerramentos das atividades portuárias do Cais Mauá em 2005, entendemos que a responsabilidade pela exploração e administração do Cais Mauá é do Estado do Rio Grande do Sul e da prefeitura de Porto Alegre. Mais pesquisas são necessárias para a melhor compreensão desse aspecto jurídico.

Visto isso, pontuamos agora quais foram os principais passos até o lançamento do Edital da Concorrência para a revitalização do Cais Mauá – Nº 001/2010 – e a escolha do projeto vencedor. Para tal, apresentamos, resumidamente, os principais eventos:

Tabela 12: Eventos principais até a assinatura do contrato de arrendamento entre Estado do RS e o consórcio Porto Cais Mauá Brasil S.A

<b>Data</b>	<b>Evento</b>
Junho 2007 – Julho 2008	Estado e Prefeitura convocam, em junho de 2007, empresas privadas a apresentarem Planos de Negócio – o que chama Manifestação de Interesse. Em maio de 2008, três grupos se apresentam e o grupo liderado por M. Stortti Consultores sai vencedor (Jaime Lerner e empresas espanholas faziam parte do grupo).
Maio de 2009	A governadora Yeda Crusius entrega ao prefeito José Fogaça o resultado do trabalho realizado durante dois anos por uma equipe coordenada por Edemar Tutikian, com a participação de técnicos do governo e da prefeitura.
Dezembro de 2009	A Câmara dos Vereadores de Porto Alegre aprova o projeto de lei PLCE nº 004 / 09, conhecido como projeto Cais Mauá e necessário para o lançamento do edital.
Março de 2010	Prefeito José Fogaça sanciona a lei aprovada pela Câmara.
Julho de 2010	Lançado edital para os interessados na revitalização. Aberto prazo de 90 dias para apresentação de projetos.
Outubro de 2010	Sai vencedor, com o Projeto Cais Mauá, o Consórcio Porto Cais Mauá do Brasil (formado por quatro empresas espanholas e uma brasileira - a Contern, que pertence ao Grupo Bertin), único a concorrer no edital e praticamente o mesmo grupo que teve o Plano de Negócios vencedor em 2008
Dezembro de 2010	Assinatura do contrato de arrendamento entre Estado do RS e o grupo Porto Cais Mauá

Fonte: Otávio Vieira

Em 2007 o Estado do Rio Grande do Sul e a Prefeitura de Porto Alegre convocaram empresas privadas a apresentarem um Plano de Negócios, a partir das diretrizes estabelecidas pela coordenação do Projeto Cais Mauá, realizado pela comissão de revitalização do Cais

Mauá de 2005. Esse foi o único momento que empresas privadas apresentaram projetos. No dia 22 de julho de 2008, três grupos se apresentaram, são eles:

- Grupo 1: Beck de Souza Engenharia, STE Serviços Técnicos e Construtora Tedesco. As três são gaúchas. A Beck de Souza e a STE atuam em consultoria na área de engenharia. A Tedesco é uma construtora.
- Grupo 2: M.Stortti Consultores Associados, Grupo Camargo Corrêa, Jaime Lerner Arquitetos, Proativa, Lanside e SPIM (essas três últimas são empresas espanholas).
- Grupo 3: Debiagi Arquitetos e Urbanistas, Pedro Gabriel Arquitetos Associados, Joaquim Haas Arquiteto e Urbanista, Rossi Residencial, Gilberto Guaspari Advogados e Sérgio Porto Advogados (SEM AUTOR1, 2011).

Em 22 de agosto de 2008 foi escolhido o grupo 2, que teve seu Plano de Negócio usado como base para a elaboração de uma proposta de projeto de lei e para o edital da licitação. O projeto foi julgado pelo executivo Eduardo Tutikian e sua equipe.

Em maio de 2009, com base no Plano de Negócios, a governadora Yeda Crusius entregou ao prefeito José Fogaça o projeto resultante dos trabalhos. O prefeito então enviou o projeto de Lei PLCE nº 004 / 09, conhecido como Projeto Cais Mauá, que prevê investimentos de aproximadamente R\$ 500 milhões, para o desenvolvimento de áreas de comércio, turismo, lazer e cultura, para ser votado na Câmara Municipal. A aprovação dessa lei era um pré-requisito para que o governo do estado pudesse elaborar e lançar o Edital da Concorrência de Licitação.

Considerando o contexto exposto, o presente Projeto de Lei Complementar foi objeto de análise e pareceres favoráveis da Comissão de Análise Urbanística e Gerenciamento (CAUGE), do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental (CMDAU), do Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural (COMPAC) e do Conselho Municipal de Meio Ambiente (COMAM), estabelecendo para o Projeto Cais Mauá regime urbanístico com vistas à sustentabilidade do empreendimento.

A seguinte lei foi aprovada pela Câmara Municipal de Porto Alegre às 22h42min de uma segunda-feira (21/12/2009) com vinte e nove (29) votos a favor e cinco (5) votos contra. Questiona-se a data de votação dessa lei, período quando a maioria das pessoas está de férias e a possibilidade de organização para contestação, seja presencial ou não, é menor.

Logo, o Estado e os entes privados (Grupo 2) foram responsáveis pelos estudos de definições das normas. Por sua vez, ao município coube o envio do projeto de lei PLCE nº 004 / 09 para votação na Câmara dos Vereadores, aprovação dessa lei e finalmente a sanção



da mesma pelo prefeito José Fogaça, para que assim o edital de concorrência pudesse ser lançado pelo estado.

No dia 8 de julho de 2010, o Edital Nº 001/2919, foi lançado pelo estado do Rio Grande do Sul. A data limite para a entrega dos envelopes pelos consórcios concorrentes era no dia 08 de outubro de 2010, apenas três meses após lançado o edital. Nessa ocasião, um único consórcio, o Porto Cais Mauá do Brasil (formado por quatro empresas espanholas e uma brasileira - a Contern, que pertence ao Grupo Bertin), apresentou projeto, saindo, ao final, vencedor.

Nos próximos parágrafos, discutiremos alguns pontos do edital que nos parecem questionáveis.

Na data da entrega do projeto, o Estado do Rio Grande do Sul deveria receber dos concorrentes três envelopes (Nº 1 – Documentos de Habilitação; Nº 2 – Proposta de Metodologia e execução; e Nº 3 – Proposta Comercial). A proposta de Metodologia e Execução é apresentada em 4 itens: 1 - Plano de Negócio; 2 – Plano Comercial do Negócio; 3 – Estudo Técnico; e 4 – Modelo de Gestão do projeto cais Mauá. O contrato de arrendamento é de 25 anos.

A comissão julgadora dos projetos apresentados foi chamada de Comissão Especial de Licitação. Essa “foi designada por ato da senhora Governadora do Estado (Yeda Crusius), com objetivo de avaliar e selecionar estudos técnicos, econômico-financeiro, jurídicos e de viabilidade econômica” (EDITAL, 2010, p.5). Estava composta pelos seguintes membros: Milton Stella, coordenador do Programa Estruturante Nossas Cidades, representando o gabinete da governadora; Edemar Tutikian, secretário executivo do Projeto de Revitalização do Cais Mauá (Sedai – Secretaria do Desenvolvimento e dos Assuntos Internacionais); Carla Poeta Possap, da Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos; César Luis Baumgratz, Secretaria das Obras Públicas; Simone Monteiro, da Secretaria da Cultura; e Paulo Moura Jardim, da Procuradoria-Geral do Estado. Tendo em vista que houve apenas um concorrente, essa comissão parece ter sido mera formalidade.

Na página 6 do Edital, fica determinado “que essa comissão julgará [...] e divulgará o resultado da Licitação, declarando vencedora a Licitante que oferecer o maior Valor Anual do Arrendamento Ofertado<sup>36</sup> (VAAO) [...]”. Por sua vez, no artigo 7.12, afirma que “serão desclassificadas quaisquer Propostas Comerciais [...] que apresentem VAAO inferior ao Valor

---

<sup>36</sup> “Valor anual que cada Licitante ofertará pagar ao arrendante pelo Arrendamento em sua Proposta Econômica” (EDITAL, 2010, p.11).

Anual Mínimo do Arrendamento previsto no item 8.13.1 [...]", de R\$ 1.200.000,00 (um milhão e duzentos mil reais). Questiona-se então se a vencedora será a que apresentar o melhor projeto ou meramente a que oferecer o maior VAAO?

Sabe-se que o consórcio Porto Cais Mauá do Brasil, vencedor e único a apresentar proposta, ofereceu R\$ 2.500.000,00 (dois milhões e quinhentos mil reais) de VAAO. Desse montante, entretanto, nos primeiros três anos será pago apenas 10% (250.000 mil por ano), como estabelece o item XI – Outras Observações, das Disposições Gerais:

**XI** - Pelo arrendamento, a Arrendatária pagará anualmente no mínimo os valores que se menciona no Anexo I a este Termo de Referência. Entretanto, como forma de auxiliar na viabilização das obras, por cada um dos 3 (três) primeiros anos do Contrato de Arrendamento, a Arrendatária pagará apenas o equivalente a 10% do valor anual oferecido na licitação (EDITAL, 2010, p. 46).

Outro ponto questionável do projeto aparece no item 7.7.1., onde se encontra uma referência a um possível erro de grafia: “Ocorrendo divergência entre o valor grafado com algarismos e o que for indicado por extenso, prevalecerá e será considerado este último (EDITAL, 2010, 0.27)”. Já no anexo VII – Compromisso de Investimento Mínimo, “coincidentalmente” os próprios autores do Edital cometem esse erro:

Pela presente, caso venha tornar-se a vencedora da Concorrência nº 001/2010, [Nome do Licitante], doravante designado Licitante(s), compromete-se a realizar o investimento no valor de, no mínimo, R\$ 350.000.000,00 (trezentos e trinta e três milhões, quinhentos mil reais), nas obras e instalações necessárias à implantação e à operação do Complexo Cais Mauá, observando o disposto no Edital e as obrigações assumidas no Contrato de Arrendamento” (EDITAL, 2010, p.94, grifo do autor).

Uma diferença de 17.500.000,00 (dezessete milhões e quinhentos mil reais), novamente cometido no Item 3.1 – Investimento –, na página 64 do mesmo edital. Nesse momento, desejamos apenas pontuar esse aspecto – que, a princípio, nos parece um duplo erro premeditado – pois, não houve investigação em maior profundidade para explicá-lo ou contestá-lo.

Um último aspecto do edital que destacamos está no item 3.4, onde diz que a arrendatária se compromete a acondicionar dentro do projeto as instalações pertencentes à Corporação de Bombeiros, à SPH e à Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) em um espaço aproximado de 7.000 m<sup>2</sup> em uma área delimitada dentro do Porto Operacional (portos Marcílio Dias e Navegantes). Com relação a esses condicionamentos, não encontramos nenhuma menção sobre o destino desses organismos.

Algumas entidades e atores discutem a validade do projeto. A Antaq pediu a anulação do edital de licitação junto à Justiça Federal no dia 16/08/2010, alegando que o Estado não consultou a agência sobre os critérios utilizados no edital. Segundo a ação, aspectos do

projeto desrespeitam a legislação federal sobre áreas portuárias. Por sua vez, os réus, SPH e Estado do Rio Grande do Sul, alegam que a área do Cais Mauá não vem sendo utilizada há décadas como 'Porto' e que, portanto, teria havido a desafetação<sup>37</sup> de fato da área, mostrando-se descabida a intromissão da Antaq no projeto de Revitalização.

Assim, compreendemos que, primeiramente, a Antaq já não teria mais responsabilidades sobre a área, visto que essa foi transferida, pelo Convênio de Delegação nº 001- PORTOS/97, ao Estado. Entretanto, os réus parecem não mencionar esse convênio, e alegam que a desafetação ocorreu pelo fato de o Cais Mauá não ser utilizado há anos para operações portuárias. Deixamos aqui destacado que maiores investigações devem ser realizadas para melhor compreender o caso.

Diversas outras críticas concernentes ao edital são feitas (ARQ10), tais como: um edital de concorrência internacional não estar divulgado em inglês; prazo muito curto para elaboração e entrega de um projeto dessa envergadura; e outro ponto que corrobora com ambas as críticas é a obrigação, pelos consulados brasileiros no exterior, de tradução por tradutor juramentado dos documentos comprobatórios de experiências internacionais.

Apesar das diversas contestações do Edital, no dia 22 de dezembro de 2010 foi assinado o convênio de arrendamento entre o Governo do Estado e o consórcio Porto Cais Mauá do Brasil. Novamente, como a aprovação da Lei PLCE nº 004 / 09 pela Câmara dos Vereadores, a data escolhida para a assinatura do convênio foi no final do ano, período de férias. Outro questionamento relativo a essa data está relacionado à data de término (31 de dezembro de 2010) do mandato da governadora Yeda Crusis. Parece claro que, após os quatro anos de esforço para o lançamento do edital, a governadora tenha apressado a assinatura do contrato, para que assim seu nome, e não o do governador substituto, no caso Tarso Genro, constasse no fechamento do negócio.

Na conexão dos fatos, observa-se que o mesmo grupo de empresas que desenvolveu o Plano de Negócios (2008), que serviu de base para a Lei PLCE nº 004 / 09, aprovada pela Câmara dos vereadores, e futuramente o Edital de Concorrência, foi o único grupo a apresentar projeto e, por conseguinte, sair vencedor da concorrência.

Logo, foi o próprio grupo vencedor do Edital que deu todas as bases para o desenvolvimento do mesmo Além disso, caso outra empresa ganhasse o certame licitatório,

---

<sup>37</sup> Termo Jurídico. Ato pelo qual se desfaz um vínculo jurídico, inerente à natureza de alguma coisa, à propriedade ou à posse, fazendo desaparecer a *affectatio*, isto é, o poder ou o direito sobre ela. (Dicionário Eletrônico Houaiss)

deveria ressarcir em 700 mil reais o grupo que elaborou a Manifestação de Interesse, tornando-se assim quase inviável financeiramente.

Outra suposta irregularidade – não confirmada – esteve ligada à participação do arquiteto Jaime Lerner tanto na elaboração do edital quanto no projeto urbanístico e arquitetônico entregue pelo consórcio Porto Cais Mauá do Brasil (DOS SANTOS, 2010). Isso, de acordo com o artigo 3.2 do Edital da Concorrência e da Lei Federal 8.666/93, artº9, incisos I e II, que trata das licitações e contrato, não é permitido:

Art. 9.º - Não poderá participar, direta ou indiretamente, da licitação ou da execução de obra ou serviço e do fornecimento de bens a eles necessários:

I - o autor do projeto, básico ou executivo, pessoa física ou jurídica;

II - empresa, isoladamente ou em consórcio, responsável pela elaboração do projeto básico ou executivo ou da qual o autor do projeto seja dirigente, gerente, acionista ou detentor de mais de 5% (cinco por cento) do capital com direito a voto ou controlador, responsável técnico ou subcontratado; (LF 8.666/93, art. 9.º, incisos I e II).

Com relação ao Grupo Porto Cais Mauá Brasil S.A., vencedor e único consórcio a concorrer ao edital, é liderado pela empresa espanhola Landside, e agrupa a *Gis Trade Center* (Presidente: José Munne Costa), a *Solo Real Estate* (Diretores: Miguel Hernández e Javier Arán Iglesia), Proactiva e Iberosport, além da brasileira Contern (Diretor Financeiro: Fabio Moura e Silva), pertencente ao grupo brasileiro Bertin, líder do consórcio. Também estão presentes o arquiteto catalão Fermín Vázquez, fundador do b720, um dos principais escritórios de arquitetura de Madri, e Jaime Lerner, presidente do escritório Jaime Lerner Arquitetos Associados, arquiteto responsável pelo estudo de viabilidade urbana e arquitetônica.

O consórcio, que apresentou a proposta de revitalização, é liderado pela Contern, braço da construção civil do grupo brasileiro Bertin. Desde 2003 atua na construção de grandes obras no país e é formado por quatro empresas espanholas - uma delas foi gestora da revitalização do Porto de Barcelona - e uma brasileira, que apresentou proposta no processo de licitação encerrada no dia 8 de outubro (RIBEIRO, 2010, p.1).

O Consórcio vencedor divulgou, inicialmente, o projeto para a comunidade a partir de algumas fotografias. Também tivemos acesso a alguns croquis arquitetônico do projeto, divulgados em sites da internet.

O projeto é dividido em três setores: o Setor Gasômetro, o Setor Armazéns e o Setor Docas. Seria possível transitar da orla para o setor gasômetro, desse ao longo do Setor Armazéns, saindo no Setor Docas, na altura da rodoviária.



Figura 19: Três Setores do Projeto Cais Mauá

Fonte: MELENDEZ, 2011

**Setor Gasômetro** 1. Centro comercial.

**Setor Armazéns** 2. Beira-rio / 3. Deques / 4. Via interna / 5. Armazéns / 6. Pórtico principal / 7. SPH / 8. Terminal hidroviário / 9. Praça de sombra.

**Setor Docas:** 10. Hotel e centro de negócios / 11. Centro de negócios / 12. Frigorífico / 13. Beira-rio / 14. Via de acesso; 15. Principal acesso de veículos (na extrema direita do mapa)

1 - Setor Gasômetro: corresponde ao trecho final da Avenida Mauá, que nessa altura muda o nome para Avenida Presidente João Goulart. Localiza-se em frente à Praça Brigadeiro Sampaio e ao lado da Usina do Gasômetro. Está previsto um *shopping* (Figura 20 e 21). Para conectar o Guaíba, o centro de compras e a Praça Brigadeiro Sampaio, se construiria uma elevada (Figura 22) – gramado – que passaria por cima da Avenida João Goulart, que, por sua vez, seria rebaixada ao longo de 150 metros, transformando-se em um túnel no trecho (Figura 23). Assim os arquitetos acreditam criar uma interligação entre a cidade e o Lago Guaíba, sem a retirada do MURO.

O shopping faria a ligação com a Praça Brigadeiro Sampaio. “O shopping seria a praça, ia estar conectada com a cidade e não se perceberia que ele estava ali” (ARQ1). A paisagem do shopping – privado – se confunde com a paisagem do espaço público da cidade; essa confusão parece favorecer a auto-segregação dos produtores e consumidores do “novo” espaço e desestimular a presença de atores alheios ao projeto.



Figura 20: Shopping proposto pelo Projeto Cais Mauá  
Fonte:MELENDEZ,2011



Figura 21: Setor Gasômetro – Projeto Porto Cais Mauá  
Fonte: MELENDEZ, 2011

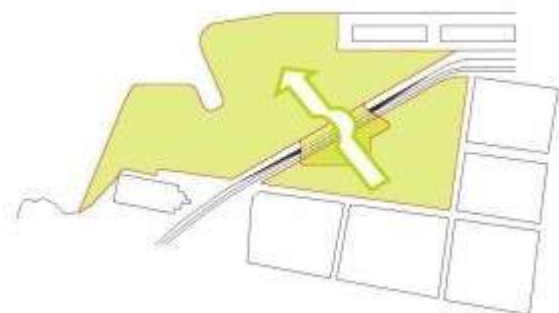


Figura 22: Elevada para pedestres  
Fonte: PORTILLA, 2001

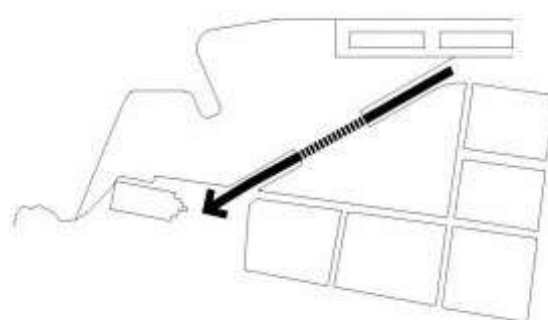


Figura 23: Túnel da Av. Presidente João Goulart  
Fonte: PORTILLA, 2001

2 - Setor Armazéns: tem cerca de 1,4 mil metros de frente para o Guaíba e vai do Mercado Público até a Praça Brigadeiro Sampaio. O setor Armazéns trata-se, segundo o diagnóstico do plano, da parte mais limitante dos trabalhos, uma vez que vários imóveis no trecho são protegidos pelo patrimônio histórico (MELENDEZ, 2011).

Para o setor 2 (Figura 24 e 25) está previsto a reforma dos armazéns para uso gastronômico, comercial e educacional (está prevista área para um campus da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, o Museu de Arte Contemporânea e um Centro de Formação de Jovens) e escritórios. Na área externa, próxima ao MURO, funcionaria uma linha de bonde para turismo e deslocamentos no interior do complexo, além de pontos de estacionamento, que poderiam ser retirados dependendo do fluxo de pessoas. No lado dos armazéns junto ao Guaíba, teria uma ciclovia, área de circulação de pedestres e prolongamento de bares e restaurantes (Figura 26). O armazém A7, único não tombado e em estado regular de conservação, seria destruído, dando local para uma área de lazer e convivência. Os paralelepípedos são tombados, logo o calçamento seria reformado, criando um tapete de granito (AZEVEDO, 2010).



Figura 24: Pórtico Central – Projeto Cais Mauá  
Fonte: PORTILLA, 2011



Figura 25: Vista aérea dos armazéns – Projeto Cais Mauá  
Fonte: PORTILLA, 2011



Figura 26: Armazéns – Projeto Cais Mauá  
Fonte: PORTILLA, 2011

3 - Setor Docas (Foto 55A): tem cerca de 400 metros de frente para a água e abrange o trecho entre a o Mercado Público e a rodoviária. Nesse segmento estão as docas de atracação do antigo porto, galpões utilizados como depósitos (alguns seriam derrubados), o Frigorífico da Cibrazem e a Praça Edgard Schneider. Na área denominada de Business Center – altura das docas – está previsto a construção de um edifício comercial de cerca de 100 metros<sup>38</sup> na primeira doca e dois na segunda doca, sendo um comercial e hotel (Figura 27). Na terceira doca, o prédio do frigorífico, construído nos anos 40 em *art déco*, seria transformado em um centro cultural. Já a Praça Edgar Schneider, localizada junto ao frigorífico, se transformaria em um anfiteatro verde – elevada coberta de grama, que abrigaria estacionamento para cerca de 400 veículos (Figura 28).

Com relação ao acesso à área dos carros, duas novas entradas estão previstas: a construção de um trevo elevado desde a rodoviária, com uma alça que ligasse direto ao cais, embora esse seja um projeto muito caro (ARQ1); e outra desde a Rua Ramiro Barcelos, que passaria por baixo do dique Avenida Castelo Branco, possibilitando conectar esse setor até a Protásio Alves, e diretamente com bairros de maior poder aquisitivo da cidade (Moinhos de Vento, Petrópolis, Bela Vista, Mont’serrat, Três Figueiras, entre outros), sem a necessidade de passar pelo centro.

<sup>38</sup> O próprio consórcio vencedor diminuiu a altura desse edifício para 70 metros.



Foto 55A: Vista aérea do Setor 3  
Fonte: MELENDEZ, 2011



Figura 27: Setor Docas – Projeto Porto Cais Mauá  
Fonte: Foto cedida pelo Site Porto Imagens

Desse modo, a visão geral do projeto está representada na Figura 29. A ideia de um centro comercial no primeiro setor e prédios comerciais no último assemelha-se à lógica dos shoppings. Em porto Alegre, temos o exemplo do Barra Shopping, do Shopping Praia de Belas, o Shopping Moinhos, entre outros, todos com edifícios comerciais acoplados à área de compras.



Figura 28: Doca do Frigorífico – Projeto Porto Cais Mauá  
Fonte: MELENDEZ, 2011



Figura 29: Visão geral do projeto  
Fonte: MELENDEZ, 2011



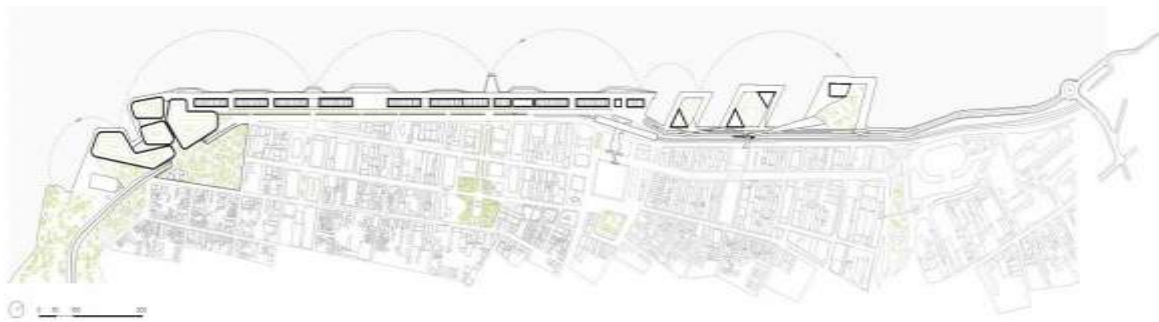


Figura 30: Planta do projeto  
Fonte: PORTILLA, 2011

Até esse momento, foram apresentados os seguintes temas: a história do Cais Mauá, os projetos anteriores sugeridos, alguns aspectos jurídicos com relação aos entes públicos responsáveis pela área a ser revitalizada, os passos necessários para a assinatura do contrato de concessão entre o Estado e o grupo Porto Cais Mauá Brasil S.A., alguns pontos questionáveis do Edital da Concorrência 2010 e o Projeto Cais Mauá 2010.

A seguir, iniciaremos a descrição e análise do Cais Mauá e das suas possíveis relações com as áreas do entorno.

#### 4.2.3 O Cais Mauá e o seu entorno

O Cais Mauá, área foco do projeto de revitalização, é por nós chamado de Cena 1, e é a partir dela que todas as outras serão investigadas. Surgem então sete outras cenas que, de algum modo, estão relacionadas com a área revitalizada.

A Avenida Mauá (Cena 2), que se estende ao longo de todo o cais, aparece como a primeira área de influência no/do porto. Essa avenida relaciona-se com o projeto do porto tanto no aspecto urbanístico, sendo a porta de entrada para o cais – tendo como grande barreira o MURO –, como no aspecto econômico, devido à possível valorização imobiliária dos edifícios aí localizados.

Logo após a Avenida Mauá, emerge a Mancha Centro (Cena 3). Zona central da cidade, de grande fluxo e diversidade de pessoas, essa área surge como um dos maiores desafios no que concerne a integração com o Cais Mauá.

A próxima área que se destaca é a Orla do Guaíba e a Usina do Gasômetro, Manchas de Lazer e Cultural respectivamente (Cena 4). Ao observar essas duas áreas, nota-se sua

linearidade, continuidade. Entretanto, elas estão separadas, tanto por portões quanto pelo MURO, que impedem o fluxo normal do caminhar ao longo da orla.

Outra área que pode estar integrada ao porto é o Pedaco das Paralelas (Cena 5). Esse setor do Centro se caracteriza primordialmente pelo uso residencial, com uma população que, pela proximidade, se relacionaria diariamente com o futuro Cais.

A Cena 6, localizada próxima à rodoviária, é dividida em duas áreas: o Pedaco Histórico “Esquecido” (violeta) e a área sub-utilizada ao lado da Avenida Castelo Branco (vermelho). A primeira área apresenta imóveis e ruas com certo valor histórico e a segunda tem terrenos com possibilidade de construções. Visto isso, essa cena é apta para receber tanto projetos de revitalização como novas construções.








Por sua vez, as comunidades residentes nas ilhas do delta do Jacuí – Bairro Arquipélago e seus Pedacos (Cena 7) – podem ser diretamente afetadas pelo projeto, elitizando ainda mais esses espaços. Antigos e novos moradores devem integrar-se diferentemente ao projeto de revitalização do cais, que deve estar conectado com a atividade turística tanto para os turistas quanto para os próprios moradores de Porto Alegre, que, em geral, freqüentam pouco as ilhas.

Por fim, surge a Vila Chocolatão – Pedaco da Comunidade (Cena 8), desalojada do centro e realocada no bairro Mario Quintana entre os dias 12 e 24 de maio de 2011. Essa Cena não está diretamente ligada ao projeto do porto, mas sim ao processo de revitalização do centro de Porto Alegre, que pode vir a ter seu ápice na revitalização do Cais Mauá.

Nas 8 cenas investigadas foram identificados quatro Pedacos (dos Pescadores, das Paralelas, Histórico Esquecido e o da Comunidade) e três Manchas (Centro, de Lazer e Cultural).



Figura 31: Cenas de 1 a 8 (Cena 7 – Ilhas do delta do Jacuí – não representada)  
Fonte: Google Earth, adaptação Eckel, M.

	Cena 1 – Cais Mauá
	Cena 2 – Avenida Mauá
	Cena 3 – Mancha Centro
	Cena 4 – Orla do Guaíba e Usina do Gasômetro – Manchas de Lazer e Cultural
	Cena 5 – Peçaço das Paralelas
	Cena 6 – Peçaço Histórico “Esquecido” e Vazios Urbanos
	Cena 8 – Vila Chocolateiro – Peçaço da Comunidade

**Tabela 13: Atores e delimitação das Cenas – Cais Mauá**

	Atores	Delimitação da área
Cena 1 – O Cais Mauá atualmente - Área a ser revitalizada	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trabalhadores do SPH, do Corpo de bombeiros e da Anvisa.</li> <li>- Moradores de PoA</li> <li>- Eventos esporádicos</li> <li>- Trabalhadores e passageiros do barco de turismo Cisne Branco</li> </ul>	<p><b>Leste:</b> Cais Marcílio Dias  <b>Oeste:</b> Usina do Gasômetro  <b>Norte:</b> Lago Guaíba  <b>Sul:</b> MURO da Mauá</p>
Cena 2 – Av. Mauá	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trabalhadores dos estacionamentos</li> <li>- Moradores dos edifícios residenciais</li> <li>- Trabalhadores da Secretaria do Estado da Fazenda</li> <li>- Pedestres que cruzam para entrar no Cais Mauá e que pegam o ônibus nas duas paradas localizadas ao longo da avenida.</li> </ul>	Estende-se da Rodoviária até a Praça Brigadeiro Sampaio
Cena 3 – Mancha Centro	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moradores de Porto Alegre e da Grande Porto Alegre</li> </ul>	<p><b>Leste:</b> Rua Duque de Caxia  <b>Oeste:</b> Praça Brigadeiro Sampaio  <b>Norte:</b> Avenida Mauá  <b>Sul:</b> Praça Brigadeiro Sampaio</p>
Cena 4 – Orla do Guaíba e Usina do Gazômetro – Mancha de Lazer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moradores de Porto Alegre</li> <li>- Certos grupos de jovens da Grande Porto Alegre são atores presentes na Usina do Gasômetro</li> </ul>	<p><b>Leste:</b> Parque Maurício Sirotsky e Marinha e diversos bairros  <b>Oeste:</b> Rio Guaíba  <b>Norte:</b> Cais Mauá  <b>Sul:</b> Zona Sul de Porto Alegre</p>
Cena 5 – Peçaço das Paralelas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moradores do Peçaço</li> <li>- Trabalhadores locais</li> </ul>	<p><b>Leste:</b> Borges de Medeiros  <b>Oeste:</b> Praça Júlio de Castilhos  <b>Norte:</b> Rua Andradas e Praça Brigadeiro Sampaio  <b>Sul:</b> Rua Washington Luis</p>

Cena 6 – Pedaco Centro Histórico esquecido e Vazios Urbanos	- Antigos moradores e trabalhadores	<b>Leste:</b> Rua Ramiro Barcelos <b>Oeste:</b> Mancha Centro <b>Norte:</b> Avenida Castelo Branco <b>Sul:</b> Avenida Farrapos
Cena 7 – O Bairro Arquipélago e seus pedaços – um potencial in (explorado)	- Pescadores - Famílias migrantes dos anos 50 - Novos moradores	Rodeada pelas águas do delta do Jacuí
Cena 8 – A Vila Chocolateira – Pedaco da Comunidade	- Moradores da Vila	Rodeada por edificios governamentais - Foi deslocada para o Bairro Mario Quintana

Fonte: Otávio Vieira

#### 4.2.3.1 Cena 1 – O Cais Mauá atualmente



Figura 32 – Área foco da revitalização

Fonte: Otávio Vieira – Adaptação Google Earth



O porto de Porto Alegre está situado na margem esquerda do lago Guaíba, prolongamento norte da Lagoa dos Patos, ligando-se através desta ao mar. Posiciona-se no denominado Delta do Rio Jacuí, para onde convergem os mais importantes rios navegáveis do Estado (Jacuí, Taquarí, Gravataí, Caí e Sinos) (MATTOS, 1991). É compreendido por três

trechos de cais, totalizando 25 armazéns ao longo de cerca de 8 km de linha. Dois deles são operacionais: o Cais Navegantes, com 2.500 metros de extensão, e o Cais Marcílio Dias, com 2.260 metros de extensão. Por sua vez, o Cais Mauá, tem extensão de 3.240 metros e compreende a área foco do projeto de revitalização.

O Cais Mauá pode ser dividido em três setores: o primeiro está localizado próximo à Usina do Gasômetro, o segundo constitui-se na linha reta dos armazéns e o terceiro setor são as três docas, localizadas na ponta oposta à Usina do Gasômetro, próximo à rodoviária. A seguir, apresentamos com mais detalhes cada um desses setores.

Primeiro setor: área compreendida entre o Armazém A7, a Usina do Gasômetro e a Avenida Presidente João Goulart, sendo que o MURO impede o livre acesso a esta. (Foto 56). Atualmente, o acesso à área é proibido ao público, salvo eventos pontuais.



Foto 56: Setor 1 – Vista do Gasômetro  
Fonte - Otávio Vieira – 26 de novembro de 2010



Foto 57: Caminho frontal do cais  
Fonte – Homero Zanotta – 26 de março de 2011

Segundo setor: compreendido entre a cobertina (murada do Cais) e o MURO de proteção contra as cheias, junto à Avenida Mauá. Localizam-se os Armazéns A1 a A7 (o A7 não é tombado pelo patrimônio histórico), o Pórtico Central, o Armazém B, o Prédio Sede da SPH e os Armazéns B1 a B3 (Fotos 57 e 58). Área muito pouco freqüentada e o acesso é permitido apenas nas proximidades do Pórtico Central.



Foto 58 – Área de trás dos armazéns  
Fonte: Homero Zanotta – 26 de março de 2011

Terceiro setor: constituído pelos Armazéns C1 a C4 (não tombados pelo patrimônio histórico), a Praça Edgar Schneider, o antigo Frigorífico Cibrazem e as respectivas docas. O acesso a essa área é proibido.

O detalhamento de cada armazém, como divulgado no Edital da Concorrência, localiza-se no Anexo 1.

Com relação às entradas para o cais, conta-se um total de quatro (Figura 32 ). A primeira entrada (de leste para oeste) é uma passagem subterrânea que cruza a Estação de Trem Mercado. Localiza-se na praça dessa estação, em frente ao Mercado Público (Foto 59 e 60), com saída na intersecção do setor 2 e 3 do Cais Mauá (Foto 58). Essa passagem encontra-se em excelente estado de conservação (Foto 61), entretanto não há avisos alertando sobre sua existência e mesmo moradores do bairro ou usuários frequentes a desconhecem.



Foto 59 – Passagem subterrânea para o cais  
Fonte: Otávio Vieira – 7 de julho de 2010



Foto 60 – Visão desde a entrada da passagem  
Fonte: Otávio Vieira – 7 de julho de 2010



Foto 61: Corredor da passagem  
Fonte: Otávio Vieira – 7 de julho de 2010



Foto 62: Entrada Principal  
Fonte: Fonte: Otávio Vieira - 1º de dezembro de 2010

A segunda entrada é a principal e mais utilizada (Foto 62). Localiza-se à frente do Pórtico Centrar, na altura da Praça da Alfândega, atualmente em restauração (Foto 63). À direita da entrada começa a segunda barreira física, os trilhos do trem intermunicipal.



Foto 63: Vista desde a segunda entrada  
Fonte: Otávio Vieira – 8 de abril de 2011



Foto 64: Terceira entrada  
Fonte: Otávio Vieira - 1º de dezembro de 2010

A terceira entrada (Foto 64) localiza-se na altura da Igreja das Dores (Foto 65). É possível aceder ao cais através dessa comporta, entretanto, não há nada que atraia a entrada. Os armazéns aparentam mal estado de conservação e guardas questionam as pessoas que tentam entrar.



Foto 65: Vista desde a terceira entrada  
Fonte: Otávio Vieira - 1º de dezembro de 2010



Foto 66: Entrada ao lado da Usina do Gasômetro  
Fonte: Otávio Vieira – 1º de dezembro de 2010

Por fim, a quarta entrada localiza-se ao lado da Usina do Gasômetro (Foto 66) e está, por motivos não tão claros, permanentemente fechada, assim como todo o Setor 1 está interdito ao uso sem autorização da SPH. Caso fosse possível utilizá-la, ela conectaria a Orla do Guaíba com esse primeiro setor. Em um projeto de revitalização, essa entrada será fundamental para a ligação orla – cais, beneficiando a população que utiliza a orla e a usina.

Após apresentados os três setores da área a ser revitalizada e suas possíveis entradas, será descrito como esse espaço tem sido utilizado atualmente e por quais atores. Inicialmente indicar-se-ão os atores que têm sede fixa na área do porto e, por isso, o utilizam cotidianamente; em seguida pontuam-se os atores que o utilizam em eventos pontuais.

Primeiramente, próximo ao Setor 1 e à Usina do Gasômetro, mas ainda sem entrar no porto, nos deparamos com a sede do Departamento Municipal de Limpeza Urbana, local de

reunião dos garis e posto de coleta de material reciclável (Foto 67). Já dentro do porto, foi inaugurada em um armazém, no dia 19 de março de 2010, com investimento de 300 mil reais, local de ensaios da OSPA (Orquestra Sinfônica de Porto Alegre) (Foto 68 e 69). Essa foi considerada a primeira obra de revitalização do Cais Mauá.



Foto 67: Ponto de coleta de material reciclável  
Fonte: Homero Zanotta – 26 de março de 2011



Foto 68: OSPA no Cais Mauá  
Fonte: Homero Zanotta – 26 de março de 2011



Foto 69: Área interior do armazém ocupado pela OSPA  
Fonte: Otávio Vieira – 26 de novembro de 2011



Foto 70: Barco de turismo Cisne Branco  
Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro

Na altura do Pórtico Central sai o barco de turismo Cisne Branco, que realiza passeio turístico nas ilhas do delta do Jacuí (Foto 70). Existem outros barcos que também realizam esse passeio, entretanto eles atracam e saem na altura da Usina do Gasômetro. O barco Cisne Branco, por atracar na altura do Pórtico Central do Cais Mauá, tem privilégio em comparação com as outras embarcações. Percebendo isso e com o objetivo de melhorar as condições de atracamento e embarque dos passageiros na altura da Usina do Gasômetro, a Prefeitura Municipal de Porto Alegre juntamente com o Ministério do Turismo realizaram a obra chamada de Cais do Gasômetro (Foto 71), como parte da 1ª etapa da revitalização da orla do Guaíba.





Foto 71: Cais da Usina  
Fonte: Otávio Vieira – 26 de novembro



Foto 72: Edifício sede do SPH  
Fonte: Homero Zanotta – 26 de março de 2011

Próximo ao Pórtico Central encontra-se o edifício do SPH (Foto 72), responsável pelas operações dos portos operacionais Marcílio Dias e Navegantes. O histórico edifício abriga ampla biblioteca sobre atividades portuárias e história dos portos de Porto Alegre.

Três outros atores têm sede fixa no porto: dois entes públicos, o Posto de Vigilância Agropecuária – Delegacia Federal da Agricultura do RS do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e o Posto Portuário da ANVISA (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) (Foto 73), e um ente privado, a estação fluvial do Grêmio Náutico União (Foto 74), importante clube de Porto Alegre.



Foto 73: Sede da ANVISA  
Fonte: Otávio Vieira – 7 de julho de 2010



Foto 74: Estação Fluvial do Grêmio Náutico União  
Fonte: Homero Zanotta – 26 de março de 2011

Por fim, encontra-se mais um importante ente público, o Corpo de Bombeiros da Brigada Militar (Foto 75), que, de acordo com o Edital da Concorrência 2010 e a exemplo da SPH, deverá ser realocado pelo consórcio vencedor em alguma área localizada nos outros dois portos operacionais.

Ao total, foram identificados oito atores que têm sede fixa no Cais Mauá e que um projeto de revitalização no porto deverá dar conta de todos eles. No Edital de Concorrência para a revitalização do cais está citado apenas dois deles, o SPH e o Corpo de Bombeiros da Brigada Militar, que deverão ser realocados, sem apontar, entretanto, como e onde isso ocorrerá, nem o que será instalado no local.



Foto 75: Corpo de Bombeiros no Cais Mauá  
Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010

O cais vem construindo sua vocação cultural desde 1995, quando foi realizado o primeiro evento cultural, o espetáculo teatral chamado “Parque extremo de diversões”. Depois vieram shows do Fito Paez, Feiras e Mix Bazaar. O potencial cultural do cais ficou ainda mais evidente em 2004, quando a administração do porto estabeleceu uma tabela de preço para locação dos armazéns A, B e do Pórtico Central, que abrigaram cerimônias de casamento, exposições, leilões, shows e festas beneficentes (MENDOÇA, 2005).

Outros eventos realizados no Cais Mauá foram a Bienal do Mercosul (segue sendo realizada aí), em dezembro de 2010; o Festival Internacional de Teatro de Objetos (FITO), em março de 2010 (Foto 76 e 77); a Feira do Livro, nos últimos anos, tem utilizado o cais para a sessão infantil e promovido projetos educativos em alguns armazéns, onde medianas estruturas são montadas em uma ou duas semanas. Outro evento, ocorrido entre os dias 13 e 16 de maio de 2010 na área do cais, foi o Brasil Rural Contemporâneo, onde diversos artistas nacionais se apresentaram em dois palcos montados no primeiro setor, e produtores de todo o país montaram estandes ao longo dos armazéns para expor seus produtos típicos.



Foto 76 – FITO  
Fonte: Otávio Vieira – Março de 2010



Foto 77 – FITO – Utilização dos armazéns  
Fonte: Otávio Vieira – Março de 2010

Com presença marcante na Cena 1 está o MURO da Mauá, barreira que se estende ao longo de todo o Cais Mauá, dificultando o acesso ao mesmo.

#### 4.2.3.1.1 O MURO da Mauá ou a Cortina de Proteção



Foto 78: MURO e Avenida Mauá

Fonte: Otávio Vieira – 1º de dezembro de 2010

“Assim como o Muro de Berlim simbolizava a Guerra Fria, a presença daquele cinzento e ostensivo monumento de concreto armado foi transformado numa espécie de ícone do obscurantismo, um entrave tecnocrático a conspirar contra a saudável relação da cidade com o Guaíba” (GUIMARAENS, 2009, p.92).

O MURO da Mauá, oficialmente chamado de Cortina de Proteção, foi construído entre os anos de 1971 e 1974, na gestão do prefeito Telmo Thompson Flores. Essa longa barreira separa o Cais do Porto da Avenida Mauá e da cidade de Porto Alegre. Tem 2.647 metros de extensão, desde a Usina do Gasômetro (Foto 79) até altura da rodoviária, com 3 metros acima e 3 abaixo do solo. O MURO faz parte do Sistema de Proteção Contra as Cheias e conecta os 68 km de diques, composto pela Avenida Castelo Branco (Dique Navegantes) e a Freeway (Dique Auto Estrada) ao Norte e pelas Avenidas Edvaldo Pereira Paiva (Dique Praia de Belas) e Diário de Notícias (Dique Cristal) ao Sul (Figura 33).

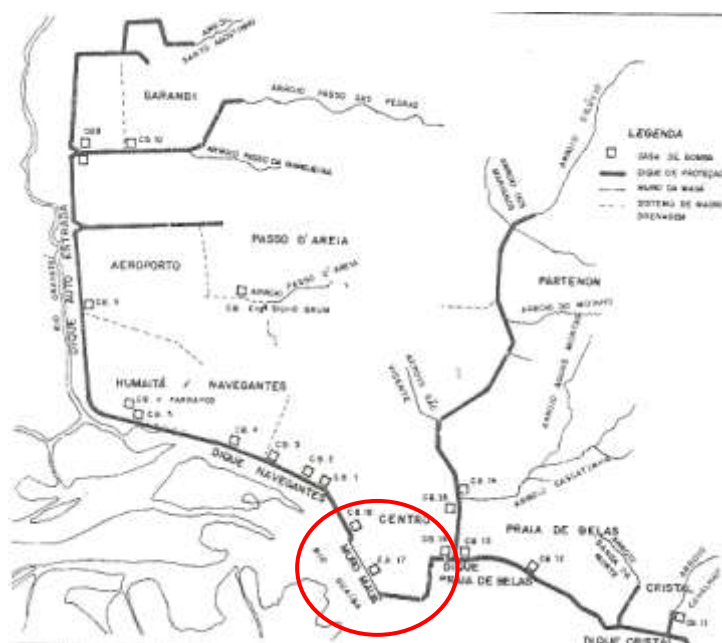


Figura 33 – O desenho da polêmica: um MURO para unir os diques do norte e do sul.  
Fonte: GUIMARAENS, 2009



Foto 79: Encontro do Muro da Mauá com a Usina  
 Fonte: Otávio Vieira – 26 de novembro de 2010

A cidade de Porto Alegre, por estar situada às margens do Lago Guaíba, o coletor natural de toda a bacia hidrográfica oriental do Estado, com um sistema básico formado pelos rios Jacuí, Caí, Sinos e Gravataí, é, de tempos em tempos, assolada pelas cheias do desaguadouro.

Nos anos de 1873, 1898, 1928 e 1936 registraram-se inundações em extensas áreas urbanas, mas todas foram superadas por uma catastrófica cheia ocorrida em 1941, quando a cidade ficou praticamente isolada, sem luz ou água potável, e comunicações. Assim, decidiu o Governo Federal, através do Departamento Nacional de Obras de Saneamento [DNOS], realizar importantes obras de proteção da cidade (PORTOBRÁS, 1991, p.6).

Essas obras consistiram basicamente em realizar a construção de um cais de saneamento (de 1947 a 49), substituído, por necessidade de ampliação do porto, pelo Cais Navegantes e pelo Cais Marcílio Dias (construídos de 1951 a 56).

Anteriormente a essas construções, em 1943, surgiu o plano inicial, exposto pelo presidente da DNOS, Góis Monteiro, de construção dos diques partindo do centro da cidade, da chamada Muralha do Cais e do aterro a ser implantado na frente da Praia de Belas. Dez anos depois, na década de 50, foram realizados os aterros e os diques.

O aterro diante da Praia de Belas permitiu que sobre ele se construíssem prédios como o Colégio Parobé, o Centro Administrativo, a Câmara Municipal, o Estádio Beira-Rio e o Parque Marinha do Brasil, onde seria construída a Avenida Edvaldo Pereira Paiva. Do outro lado, ainda nos anos 50, o DNOS construiria enorme dique sobre o qual seriam instaladas a Avenida Castelo Branco e a Freeway (GUIMARAENS, 2009, p.89).

Foi então no início dos anos 70, no contexto político da Ditadura Militar (desde 64) e em um momento de euforia econômica, em que “a facilidade de empréstimos a juros baixos aumentava o poder aquisitivo da classe média e favorecia a realização das obras públicas”

(GUIMARAENS, 2009, p.92), que as custosas obras das Avenidas Castelo Branco e Edvaldo Pereira Paiva foram realizadas sobre os diques e aterros, assim como a construção do MURO (de 1971 a 1974).

Com o muro, surgiu a polêmica. Fosse num período de normalidade democrática, uma intervenção deste porte seria motivo de um amplo debate público, e os defensores da proposta teriam a obrigação de convencer a cidadania de sua necessidade e urgência. Na ditadura, eles simplesmente a implantaram. Somente no final da década de 70, com o surgimento das lutas ambientalistas, o Muro da Mauá foi para o centro da discussão (GUIMARAENS, 2009, P. 92).

Desde então o debate entorno da derrubada ou não do MURO, ou mesmo da sua redução pela metade (como inicialmente previsto no Edital da Concorrência 2010), está presente em diversos meios sociais, que questionam sua utilidade. O MURO é de responsabilidade do Departamento de Esgotos Pluviais (DEP), organismo ligado à prefeitura de Porto Alegre e que defende a sua utilidade e permanência (GOV6).

Na prática, apenas uma vez o MURO esteve para ser testado, diante da ameaça de uma nova enchente em 1983. Na ocasião, a prefeitura ordenou o fechamento das oito comportas de ferro que dão acesso ao porto. Foi então que descobriram a deterioração das engrenagens, que estavam muito enferrujadas. Foram usados tratores e guindastes, também utilizados no dia seguinte para a reabertura das comportas, após o termino repentino das chuvas (GUIMARAENS, 2009). Outro ponto falho de todo o sistema de proteção contra as cheias é a Usina do Gasômetro, onde não há nenhum tipo de proteção (GOV6).

Em 1997, ante o clamor do movimento ecológico, a Câmara Municipal aprovou uma lei autorizando o Executivo a demolir o MURO. Entretanto, uma emenda de última hora fazia a ressalva: “A demolição referida no *caput* deste artigo só será efetivada após a implantação de outro sistema de proteção contra as cheias do Rio Guaíba” (GUIMARAENS, 2009, p.93). Outro projeto, de 1996, previa um plebiscito em que a população decidiria sobre sua demolição ou não. Ambos os projetos foram arquivados.

O projeto arquitetônico de Paulo Ricardo Bregatto, que concorreu no edital de licitação do Porto dos Casais de 1996,

[...] deixa um pedaço do muro da Mauá na volta do Gasômetro, uma parte onde o muro tem uma forma de “S”, onde seu projeto prevê a Praça dos Artistas. Ali o muro tem a função de uma escultura, um “monumento à memória”. Para que a cidade não se esqueça do tempo em que esteve de costas para o rio (ALMEIDA, 1996, p.18).

É incrível poder dizer que os jovens porto-alegrenses se identificam com o MURO, pois, quando nasceram, ele já existia. “A pessoa tem mais relação com o muro do que com o cais” (ARQ1) e parecer ser importante, caso um dia venha a ser derrubado, deixar uma parte

para lembrar sua longa história de fragmentação. Por sua vez, o projeto vencedor, do arquiteto Alberto Adomille, sugeria uma opção para derrubada do MURO mantendo a proteção contra cheias.

O charme do projeto está na alternativa para a derrubada do muro. Adomille e sua equipe propõem a instalação no cais de 380 placas de concreto, que formarão uma ciclovia de 4 metros de largura. Em caso de enchentes, as placas poderão ser erguidas por guindastes e encaixadas em valas, transformando num muro de 3,6 metros de altura (MOTTIN, 1996, p.38).

Dez anos depois, a Comissão de 2006, que reviu o projeto “Porto dos Casais” de Adomille, deu algumas indicações sobre o destino do MURO da Mauá: várias aberturas com 20 metros de extensão cada uma (para melhorar a acessibilidade), e duas razões para não derrubá-lo, o discurso tradicional de que ele faz parte do sistema de defesa contra cheias e outra relacionada à segurança, dizendo que: “Ele seria mantido para que a zona ficasse fechada como um shopping Center, mantendo os usuários protegidos em seu interior” (GERMANO, 2006, p.28).

No projeto vencedor do Edital da Concorrência 2010, dos arquitetos Fermín Vázquez e Jaime Lerner, a proposta não é destruí-lo, mas embelezá-lo, com a implantação de uma cortina de água, com um curso constante de água caindo, formando uma pequena cachoeira. Os projetistas também defendem que esse projeto transformará o obstáculo em atrativo e evitará pichações. No lado interno, o MURO terá uma parede verde, coberta de vegetação (Figuras 34 e 35) (AZEVEDO, 2010).



Figura 34: Projeto Cais Mauá para o Muro  
Fonte: MELENDEZ, 2011



Figura 35: Cortina de água para o MURO  
Fonte: MELENDEZ, 2011

No projeto apresentado, nenhuma modificação estrutural seria realizada, representando apenas uma solução decorativa, não paisagística nem arquitetônica. Tanto a cortina de água quanto a grama do lado de dentro exigiriam constante manutenção, conseqüentemente custos, além de possível alto consumo de água (SCHONHOFEN, 2010). Por sua vez, ao caminhar do lado de fora do cais ao longo do MURO, imagina-se que o grupo mais satisfeito em relação à

sua existência seja os grafiteiros, que têm a oportunidade de expressar-se em tal extensão. Com esse projeto, contudo, esses beneficiados também seriam excluídos.

Pelas notícias vinculadas desde 1996, percebe-se certa conformação com relação ao tema, visto que a discussão acerca da derrubada do MURO diminuiu em todas as esferas e mesmo nos projetos propostos. Tem-se admitido a posição oficial de prevenção contra cheias e fechado os olhos para as diversas opções urbanísticas e de novas tecnologias existentes.

O desejo de manter o MURO, pela justificativa (tácita ou não) da segurança, parece vir de atores privados responsáveis pelo projeto. A presença do MURO auxilia no processo de fragmentação e segregação socioespacial, na medida em que dificulta o acesso e facilita o controle das pessoas que desejam entrar. A existência de poucas entradas permite o maior controle das pessoas que nele desejam entrar. Como o empreendimento é desenvolvido por empresas privadas, com produtos destinados a certos públicos, parece normal que a posição de seus empresários seja a favor da sua existência, sendo assim possível uma maior vigilância do público indesejado. Em portos revitalizados, está normalmente presente alta tecnologia de segurança, que conta com um grande número de câmeras e vigilância 24 horas. A presença do MURO é uma fronteira física que facilita amplamente esse sistema de segurança.

Com relação aos empresários, atuais e do passado, responsáveis pelas construções previstas para a área do Cais Mauá, fica a pergunta: eles não cogitam uma nova enchente, visto que o MURO está localizado atrás do cais e dos armazéns, área não protegida onde serão realizadas as construções?

Sinteticamente, dois são os motivos pelos quais nos levam à compartilhar com a posição a favor da modificação do MURO dos arquitetos Bregatto, Adomille e de Guimaraens (2009). Primeiramente a sua obstrução paisagística: ao observar o Ônibus de Turismo de Porto alegre passando pela Avenida Mauá, pode-se ter uma idéia da vista que os turistas, mesmo no segundo andar do ônibus, têm do porto (Foto 80). O segundo motivo está relacionado à acessibilidade urbana: a existência do MURO é o que faz necessário a criação de entradas específicas, pois sem ele o acesso ao porto se daria ao longo de toda a Avenida Mauá.



Foto 80: Ônibus de Turismo passando pela Avenida Mauá  
Fonte: Otávio Vieira – 01 de dezembro de 2010

A simples existência do MURO da Mauá faz com que a posição que defendemos – investigar o entorno do Cais, para que esse esteja alinhado, urbanisticamente e socialmente, com a área revitalizada – perca um pouco seu sentido. O MURO quebra com essa possível relação, dando mais sentido então para o projeto que hoje se defende, destinado a atores de alto poder econômico e que não necessariamente ocupem as áreas do entorno.

Buscando uma das poucas entradas – saídas possíveis para superar essa muralha, saímos da área a ser revitalizada e imediatamente pisamos na primeira Cena do entorno, a Avenida Mauá.

#### 4.2.3.2 Cena 2 – Avenida Mauá



Foto 81: Avenida Mauá  
Fonte: Otávio Vieira – 1º de dezembro de 2010

A Avenida Mauá estende-se ao longo de todo o MURO, com início na altura da rodoviária e término no início da Praça Brigadeiro Sampaio. Essa avenida é a continuação da Av. Presidente Castelo Branco, via pela qual todos os veículos chegam à Porto Alegre.



A importância dessa avenida para um projeto de revitalização no Cais Mauá está no fato de nela se localizarem a maioria das entradas para o porto e na possível valorização de seus imóveis. Desse modo, a análise focará nesses dois aspectos.

Atualmente é possível chegar ao Cais Mauá através de três entradas – apresentadas anteriormente –, todas localizadas na Avenida Mauá. São diversas as barreiras físicas a serem transpostas pelos pedestres para entrar ao Cais: a própria Avenida Mauá, o MURO, os trilhos da Trensurb e a Estação do Mercado. Assim, o melhor modo de cruzar todas essas barreiras seria com passagens subterrâneas ou passarelas. Estas exigem mais obras que aquelas, então, como solução mais viável, economicamente e urbanisticamente, passarelas seriam mais indicadas. Por sua vez, a passagem subterrânea já existente, localizada à frente do Mercado Público, é de extrema relevância e exatamente o que se necessita quando se pensa em acesso ao Cais Mauá (Fotos , 59, 60, 61 e e 82).



Foto 82: Passagem subterrânea vista desde o Mercado Público  
Fonte: Otávio Vieira em 07 de julho de 2010

A velocidade permitida na avenida é de 60 km/h, e embora alguns veículos costumem exceder esse limite, o habitual, durante o dia, é o intenso tráfego de carros e ônibus (Foto 83). Cruzá-la costuma demorar vários minutos e exige grande cautela.



Foto 83: Trânsito na Avenida Mauá  
Fonte: Otávio Vieira – 26 de novembro de 2010



Foto 84: Pedestre atravessando no sinal vermelho  
Fonte: Otávio Vieira – 01 de dezembro de 2010

Logo à direita da principal entrada do Cais localiza-se um semáforo, fundamental para cruzar a avenida. Esse costuma demorar a fechar para os carros e ser muito rápido para os pedestres, apenas 22 segundos. Esse fato faz com que esses tenham que atravessar apressadamente, além de incentivar o cruzamento no sinal vermelho, frequentemente ocorrido (Foto 84).

Diante da dificuldade de diminuir o fluxo da Avenida Mauá, uma solução simples e de grande valor que facilitaria a entrada ao Cais, tornando-a mais fácil e segura, seria a diminuição da velocidade máxima permitida para os veículos e a instalação de mais faixas de pedestre e semáforos.

Com relação à possíveis alterações na avenida, inicialmente destaca-se que a valorização dos imóveis do Bairro Centro está primordialmente relacionada com os diversos projetos de revitalização atualmente ocorrendo no bairro – discutidos quando tratarmos da Cena 3 – Mancha Centro. Por sua vez, o projeto de revitalização do Cais provavelmente valorizará os imóveis no seu entorno, primordialmente àqueles localizados na Avenida Mauá. Logo, com o objetivo de investigar o potencial e os novos usos que podem se dar nessa Cena, após ou concomitante ao projeto de revitalização do Cais, foi realizado seu inventário. Nessa tarefa foi possível identificar o uso de cada edifício, casa ou espaço vazio localizado ao longo da Avenida Mauá.

O inventário (Apêndice 10) inicia-se na esquina da Avenida Mauá com a Rua da Conceição (Foto 85 e 86), próximo à Rodoviário e ao início do MURO da Mauá, e, após 20 quadras, termina no encontro da Avenida Mauá com a Rua Siqueira Campos. Assim, o quadro realizado baseou-se em duas colunas: na da esquerda, os usos dos terrenos localizados na borda sul da Avenida Mauá, e na coluna da direita, as construções já existentes no porto, sempre separadas pelo MURO. Para facilitar a visualização, foi definida uma cor para cada tipo de uso do terreno.



Foto 85: Esquina da Avenida Mauá com a Rua Conceição  
Fonte: Otávio Vieira . 1º de dezembro de 2010



Foto 86– Ao fundo, muro de proteção do Trensurb  
Fonte: Otávio Vieira . 01 de dezembro de 2010

O total de cada item foi o seguinte:

Edifício Abandonado ou terreno vazio – verde – 7

Edifício Residencial – azul - 4

Edifício Comercial – roxo - pelo menos 12

Estacionamento – vermelho - 20

Comércio para Lazer: bar, casa de show, sauna, boate – rosa - 3

Loja – preto - 3

Hotel – cinza - 1

Terminal de ônibus - amarelo – 5

Órgãos Públicos – branco – 10

A partir da experiência em campo da realização desse inventário e com esses dados em mãos, pode ser feita a seguinte análise.

Ao longo das 20 quadras da Avenida Mauá, observa-se um baixo número de edifícios residenciais, apenas 4. Ora, embora a avenida seja movimentada e ruidosa por causa do intenso e constante trânsito de veículos, os moradores que aí residem aproveitam de uma vista única do Lago Guaíba e do porto. Poucos locais de Porto Alegre proporcionam semelhante experiência. Pergunta-se então: quais as razões de existirem tão poucas residências? Seguindo com a análise, será possível levantar uma hipótese.

A avenida, assim, tem uma característica mais comercial do que residencial. Estão presentes 12 edifícios comerciais, sendo a maioria de uso privado (9), e três de uso de órgãos semi-público, como a – FEPAM – Fundação Estadual de Proteção do Meio Ambiente Henrique Luiz Roessler – RS e a Federasul - Federação das Associações Comerciais e de Serviços do Rio Grande do Sul.

O que mais chama atenção é a alta quantidade de estacionamentos, foram identificados 20 edifícios de estacionamentos. Provavelmente devido a uma desvalorização da área nos anos 80 e 90, diversos empresários compraram os baratos terrenos para construção de baratos edifícios de estacionamento, visto que a demanda por estacionamento no centro é enorme. Por sua vez, devido à desvalorização do centro, à degradação do cais e à insegurança da Avenida Mauá, não havia interesse na construção de edifícios residenciais. Logo, quem atualmente aproveita a bela vista do Guaíba e do Cais Mauá são os automóveis.

O número de órgãos públicos que ocupam edifícios nessa cena é alto, um total de 10. Dois são as Casas de Bomba do DEP nº17 e 18. Isso pode se dever à desvalorização da área e baixo custo dos imóveis, o que fez alguns entes públicos se estabelecessem na área.

A demanda por serviços de lazer, como bares, restaurantes, boates ou casas de show também é muito baixa na Cena 2. Identificaram-se apenas três locais, todos de uso bastante popular, a baixo custo. Nas manhãs e tardes a Avenida Mauá é movimentada e barulhenta, o que não a torna atrativa para os serviços de lazer. Em contraste, à noite, essa cena é vazia, indesejada e relativamente perigosa, o que a encaixaria na categoria Pórtico. As pessoas que a cruzam, seja de carro ou a pé, o fazem o mais rápido possível e apenas em casos de extrema necessidade, o que a torna em uma avenida de passagem. Existe aqui um potencial para instalação de serviços de lazer. Isso integraria essa Cena ao projeto e tornaria o cais mais freqüentado.

Existem apenas três lojas ao longo da Cena 2, e uma delas é o Shopping do Porto, mais conhecido como Camelódromo, é um pedaço que se localiza dentro da Mancha Centro (Cena 4). Por intermédio de parceria público-privada, foi inaugurado no ano de 2009, com o objetivo de retirar o comércio ambulante das ruas, possibilitando assim a livre circulação dos pedestres. Localiza-se na frente do Armazém C3 do Cais Mauá (Foto 87), na altura da Doca 2. Estende-se da Avenida Mauá até a Rua Voluntários da Pátria, cruzando por cima da Avenida Júlio de Castilhos (Foto88). Assim, divide-se em dois setores, antes e depois da Avenida Júlio de Castilhos. Os comerciantes do setor próximo a Avenida Mauá têm reclamado que suas vendas são muito menores que os do outro setor, devido à grande circulação de pedestres na Rua Voluntários da Pátria, onde se encontra a entrada principal do Camelódromo. Isso demonstra o pouco uso por parte dos pedestres da Avenida Mauá.



Foto 87: Vista do Cais desde o Camelódromo  
Fonte - Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010



Foto 88: Vista da Rua Júlio de Castilhos  
Fonte - Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010

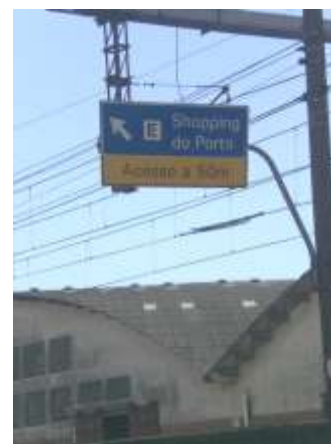


Foto89: Placa indicando o Shopping do Porto  
Fonte: Otávio Vieira – 1º de dezembro de 2010

Diante desse contexto, parece ser de extrema importância a construção de uma passarela conectando esse intenso comércio popular à área revitalizada, integrando esses

atores com o projeto do porto (GOV5). Entretanto, ao prever a construção de três torres comerciais, de alto poder aquisitivo, para o Setor 3, o projeto atual para o Cais não aponta nessa direção.

Seguindo a análise das cores, do total de 7 “Edifícios abandonados ou terrenos vazios” na Avenida Mauá, 5 são edifícios ou casas em estado de deterioro e 2 são vazios urbanos. Existem assim duas possibilidades: a compra desses edifícios para reforma ou demolição, e construção nos dois espaços vazios.

O caso do edifício localizado na esquina da Rua Caldas Junior com a Avenida Mauá, por não ser um caso isolado, é relevante no contexto do Bairro Centro. Abrimos então um parêntese para contar sua história. Atualmente ele está abandonado, degradado e com a porta frontal concretada. O prédio inicialmente foi construído pelo Banco nacional de Habitação (BNH). Após seu abandono e deterioro, foi privatizado pela Caixa Econômica Federal, que o vendeu ao dono das relojoarias De Conto. Esse, aparentemente o revendeu ao crime organizado (PCC), que, por intermédio de um túnel, o usou na tentativa de assalto do Banrisul, no dia 1º de setembro de 2006.

No dia 20 de outubro de 2006, pela segunda vez, 36 famílias se fixaram – ocuparam – o imóvel, o que ficou conhecido como Ocupação 20 de novembro<sup>39</sup>. Quatro meses mais tarde, todas foram desalojadas e transferidas. O desalojo<sup>40</sup> foi realizado com ampla mobilização policial, e, embora contrários à decisão judicial, os moradores se retiraram sem confrontamentos, sendo transferidos para um assentamento precário, localizado na Avenida Padre Cacique, 1345.

Um exemplo bem sucedido de ocupação similar é o chamado Utopia e Luta, localizada no Viaduto Otávio Rocha, na Avenida Borges e Medeiros, no Bairro Centro. Esse imóvel encontrava-se em estado de abandono, quando durante o Fórum Social Mundial de 2003 foi ocupado. No dia 22 de maio de 2009, a União, representada pelo Ministério das Cidades, tornou esse imóvel no primeiro prédio público do país destinado à moradia popular. Atualmente, existem 42 famílias habitando no edifício. A administração do prédio se dá de forma comunitária, como a limpeza das áreas públicas, o atendimento na portaria – um

---

<sup>39</sup> Costuma serem comuns esses tipos de movimentos nomearem-se pelo dia da tomada. Tem-se os exemplos dos casos similares ocorridos na cidade de Buenos Aires, que se chamaram de *17 de octubre* e *2 de abril* (CRAVINO, 2001).

<sup>40</sup> A gravação do desalojo pode ser vista no site:

[http://www.youtube.com/user/ocupacao20denovembro#p/u/8/\\_wj2ewPfCg8](http://www.youtube.com/user/ocupacao20denovembro#p/u/8/_wj2ewPfCg8)

computado com internet para uso comum –, lavanderia comum no subsolo, espaço para apresentações, além de realizarem cursos de inclusão social.

Esse é um exemplo do que poderia estar ocorrendo nos diversos edifícios abandonados do centro de Porto Alegre, em especial o localizado na Avenida Mauá. Esse caso, assim como a conexão Camelódromo – Cais Mauá, estaria de acordo com um projeto que também objetivasse a integração com o entorno. Pensando em termos de turismo, esse caso poderia, certamente, se tornar um atrativo e um exemplo de revitalização com integração social.

Retornando à análise, com relação aos hotéis, identificou-se apenas um ao longo de toda a avenida, o Hotel Express, localizado na quarta quadra. Com um total de 90 quartos e diária média de 100 R\$ o quarto para duas pessoas, o hotel é de qualidade intermediária. O projeto Cais Mauá prevê a construção de um hotel, localizado na Doca 2. Com tamanho potencial de construção e revitalização nessa Cena, qual a necessidade de construir três torres extremamente próximas ao Lago?

Por fim, cinco terminais de ônibus localizam-se em ruas que fazem esquina com a Avenida Mauá. Esse alto número de terminais obriga muitos ônibus a passarem pela avenida, tornando o trânsito mais lento e causando poluição visual e atmosférica. Esses terminais são prejudiciais quando pensamos na revitalização do cais, pois tornam um espaço que deveria ser de lazer, bela paisagem “natural” e ar puro, em um lugar com características opostas. Com cuidados e se possível, seria interessante deslocar alguns desses terminais ou apenas as rotas dos ônibus, liberando a avenida da presença de parte desses.

Enquanto no turno da noite a Avenida Mauá encaixa-se na categoria Pórtico, como já comentado, no turno diurno ela se encaixaria na categoria Trajeto. A avenida, além de ser o caminho obrigatório para esses veículos, também conecta o porto com as Cenas 3, 4, 5 e 6.

Com a revitalização do Cais, deseja-se aproximá-la da categoria Pedaco, inserindo diversificados grupos de usuários, que se identifique entre si e utilize esse local como ponto de encontro.

Em contato com a Avenida Mauá está a Mancha Centro, área mais movimentada do chamado Centro Histórico (Cena 3 e 5) e fundamental para a integração do porto com a cidade.

#### 4.2.3.3 Cena 3 – Mancha Centro

A Mancha Centro – Cena 3 – faz contato com toda a extensão da Cena 2 – Avenida Mauá. Pela proximidade entre essa mancha e o porto, deseja-se aqui identificar as necessárias e possíveis relações entre essas áreas.

Os pontos de referência para a delimitação da Cena são a Praça Brigadeiro Sampaio, a Rua dos Andradas, Riachuelo, Caldas Junior e Borges de Medeiros (todas essas formando a região de fronteira com a Cena 5, o Pedacão das Paralelas, de característica mais residencial), a Duque de Caxias até o Túnel da Conceição, seguindo por esse até a rodoviária.

Essa cena encaixa-se na categoria *mancha* devido às relações que nela se dão, caracterizadas pelo anonimato, impessoalidade e percorrida por gente de várias procedências. Constitui-se uma área física ampla e apresenta uma implantação estável, tanto na paisagem da cidade como no imaginário dos porto alegreenses. Em geral, a apropriação desse espaço se caracteriza por ser intensa no turno diurno dos dias de semana e baixa no turno da noite e nos finais de semana.

A Mancha Centro é de fundamental importância para a cidade de Porto Alegre. Nela está a maioria dos terminais de ônibus – tanto dos vindos do perímetro urbano como da região metropolitana –, diversos órgãos públicos e centros culturais, além de ser o local de trabalho de uma grande quantidade de pessoas.

Os principais centros culturais são a Casa de Cultura Mario Quintana, o Museu de Arte do Rio Grande do Sul, o Memorial de Arte do Rio Grande do Sul Ado Malagoli (MARGS), o Santander Cultural e o Museu da Eletricidade do RS (MERGS). Já o órgão público de maior importância na área é a Prefeitura de Porto Alegre.

Nos últimos anos, diversos projetos de revitalização estão sendo realizados na área central, tanto pelo Programa Monumenta, do Governo Federal, quanto pelo Projeto Viva o Centro, coordenado pela Secretaria de Planejamento Municipal (SPM), embora praticamente todas as secretarias de Porto Alegre tomem alguma responsabilidade nos projetos.

Os principais projetos são a revitalização da Praça da Alfândega (localizada logo a frente ao Pórtico Central do Cais Mauá), da Praça XV de Novembro, do Mercado Público, do Largo Jornalista Glênio Peres e a restauração da Biblioteca Pública Estadual. Outros que estão planejados ou em fase de estudo são as revitalizações da Praça da Matriz, do Viaduto Otávio Rocha, a construção do novo Teatro da Ospa (No Parque Maurício Sirotsky) e do Bonde Histórico. Outro ponto relevante e que demonstra esse esforço de renovação da área foi a

alteração da denominação do bairro do centro (Cenas 4 e 5), no ano de 2008, para Centro Histórico (Lei nº 10.364, de 22 de janeiro de 2008).

Nas relações possíveis entre a Mancha Centro e o Cais Mauá, as analisaremos a partir de seis pontos de conexão entre essas duas Cenas, são eles: Rodoviária e o Túnel da Conceição (1), Camelódromo (2), Mercado Público (3), Praça da Alfândega (4), Igreja das Dores (5) e Praça Julio de Castilhos e Bonde Histórico (6).



Figura 36 – Relações Mancha Centro e Cais Mauá  
Fonte:– Google Earth, adaptação de Otávio Vieira

O primeiro ponto de conexão entre a Mancha Centro e o porto é a Rodoviária e o Túnel da Conceição. Esse interliga importantes áreas da cidade. Primeiramente por ele se dá a saída de Porto Alegre, levando até a Avenida Castelo Branco ou a Rodoviária; também conecta o centro aos bairros da Cidade Baixa e Bom Fim; e, por fim, liga-se à Avenida Farrapos e conseqüentemente à Zona Norte. O túnel e a sua continuação pela Rua da Conceição não se interliga ao Cais Mauá. É possível uma conexão para os automóveis nesse ponto, conectando-se diretamente ao Setor 3 do cais – as docas. Acreditamos, entretanto, em uma revitalização para o Cais Mauá que limite a entrada de automóveis pessoais, liberando a área do cais para a livre circulação de pessoas.

O segundo ponto de conexão é o Camelódromo, onde seria necessária uma passarela para conectar essa intensa área comercial à segunda doca do Cais Mauá (Foto 87). Para completar essa integração, é também necessária a instalação de infra-estrutura que possibilite o uso (atividades de lazer) dos atores presentes na área do camelódromo, ou seja, os usuários cotidianos do centro da cidade, em geral, de menor poder aquisitivo. Isso possibilitaria uma grande área de lazer e descanso para esses atores, em contraste com as características tão acinzentadas – “paisagem construída ou social” – e com poucas ou nenhuma “paisagens naturais”. Acreditamos que apenas projetos com essas características, desenvolvidos para a



população local e não para poucos e específicos atores, reintegraria a perdida relação entre cidade – rio.

O terceiro ponto seria o Mercado Público. Esse histórico centro comercial tem um movimento intenso de pessoas no turno diurno dos dias de semana. Uma parte das pessoas que o utilizam o faz com o objetivo de compras, outra, apenas o cruza, se caracterizando assim também como local de passagem. Isso se deve ao alto número de terminais de ônibus localizados no seu entorno. Assim, enquanto o segundo andar tem um movimento médio de pessoas, o primeiro é sempre muito intenso.

Com relação à acessibilidade, quase nada é preciso ser feito. A passagem subterrânea existente na praça em frente ao Mercado Público está em perfeito estado de conservação e faz a conexão com o Cais Mauá. Essa integração deve ser estimulada tanto para os usuários do Mercado Público (em comparação com os usuários do Camelódromo, parecem ser de um pouco maior poder aquisitivo e diversificado) quanto para os moradores da Região Metropolitana. Esses últimos atores são importantes nessa área, pois a última estação do Trensurb (trem urbano que conecta Porto Alegre à Região Metropolitana), Estação Mercado, está localizada nessa praça. Turisticamente, essa conexão também é relevante, pois o Mercado Público é um dos principais atrativos turísticos da cidade. Logo, na área do Cais Mauá, pode ser pensada alguma atividade que valorize a presença do Mercado Público.

O próximo ponto de conexão é a Praça da Alfândega, e, juntamente com a Avenida Sepúlveda, deve marcar a entrada do Cais Mauá (Foto 90). Essa praça localiza-se exatamente em frente ao Pórtico Central, assim, a praça deve funcionar como um convite de entrada ao Cais Mauá.

As obras de revitalização dessa praça tiveram início no dia 3 de junho de 2009, com previsão de término para o dia 6 de abril de 2010. A coordenadora do projeto, Briane Brica, justifica o atraso devido ao mau estado da rede de drenagem da Praça da Alfândega e da Avenida Sepúlveda e à necessidade de nova licitação para repará-la, o que demorou cerca de um ano e meio (BORSATO, 2011). Seria necessário que o IPHAN, responsável pela revitalização dessa praça, trabalhasse junto com os projetistas do Cais Mauá, mas isso não parece acontecer.



Foto 90: Avenida Sepúlveda com o Pórtico Central ao fundo  
 Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010

O quinto ponto de conexão é na altura da Igreja das Dores, que através da Rua General Bento Martins conecta-se à terceira entrada do Cais (Foto 91). Essa igreja, juntamente com a Casa de Cultura Mario Quintana, é um dos principais atrativos turísticos da cidade e localiza-se em uma região bastante agradável de caminhar, ao longo da Avenida dos Andradas em direção à Orla (Foto 92). Os atores que freqüentam essa área estão mais relacionados aos usos do Pedço das Paralelas – Cena 5 – (Rua dos Andradas faz parte dessa cena) e também da Orla do Guaíba – Cena 4.



Foto 91: Igreja das Dores ao fundo  
 Fonte: Otávio Vieira – 1º de dezembro de 2010



Foto 92: Rua dos Andradas  
 Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010

Por fim, o sexto ponto de conexão é a Praça Júlio Mesquita, onde a Secretaria de Turismo planeja construir o terminal do Bonde Histórico (Figura 37) (GOV3). Acreditamos que esse projeto seria de excelente recepção por parte dos moradores e possa funcionar muito bem, principalmente se integrado com outros projetos. O trajeto de ida do Bonde é pela Rua Andradas e o de volta pela Rua Sete de Setembro; assim, ele passaria pela Igreja das Dores, Praça da Alfândega e Mercado Público, interligando os pontos de conexão 3, 4 e 5, recentemente descritos.

Ainda na Figura 37, em amarelo está marcado o trajeto do abandonado projeto do Aeromóvel, que se inicia na Praça Júlio de Castilhos e termina na esquina da Rua Loureiro da Silva com a Augusto de Carvalho (Foto 93). Anteriormente, sugerimos possíveis projetos para dar um função a essa forma abandonada. Assim, o Aeromóvel – representando a atualidade – e do Bonde Histórico – representando o início dos transportes coletivos –, estariam integrados, pela sua linearidade e similar atratividade, se encontrando na Praça Júlio Mesquita. É uma opção viável, que criaria um atrativo turístico para o centro e conectaria os demais. Salientamos que, embora essas sugestões de projetos não estejam diretamente ligadas ao do Cais Mauá, entendemos que esse não pode vir sozinho, mas sim em conjunto com outros projetos da cidade.



Figura 37 – Traçado do Projeto do Bonde Histórico e do Aeromóvel  
Fonte: Secretaria do Planejamento Municipal de Porto Alegre



Foto 93: Ponto final do Aeromóvel  
Fonte: Otávio Vieira – 1º de dezembro de 2010

Foram apresentadas 6 pontos focais, onde é possível haver conexão entre a Mancha Centro e o Cais Mauá. Suas interações não podem ser apenas no traçado urbano, mas devem também estar presentes os aspectos sociais. Para tal, é necessário desenvolver atividades no Cais Mauá que possam receber os atores que, cotidianamente, consomem as áreas do entorno.

A Mancha Centro é consumida por uma enorme quantidade de atores, e parece um desperdício não possibilitar que esses aproveitem o espaço do porto. É possível criar um padrão de uso do Cais Mauá intenso também nos dias de semana, diferentemente da Orla do Guaíba – Cena 4, que apresenta intenso uso apenas nos finais de semana.

Surge então a Cena 4, que deve integrar-se com o Cais Mauá, tendo como imponente ponto de conexão a Usina do Gasômetro.

#### **4.2.3.4 Cena 4 – A Orla do Guaíba e a Usina do Gasômetro – Manchas de Lazer e Cultural**

Ao discutir as características da Orla do Guaíba e da Usina do Gasômetro, serão observadas as possibilidades de integração desses espaços com o cais renovado. Com esse objetivo, serão discutidos, nessa ordem, os seguintes temas: características gerais da Cena, importância da Praça Brigadeiro Sampaio, da Usina do Gasômetro e da Praça Júlio de Castilhos, além da descrição da orla (da Usina até o Anfiteatro Pôr-do-sol). Por fim, são apresentados aspectos possíveis de integração entre a Cena 3 e o Cais Mauá.

A Cena 3 tem características que a colocam dentro da categoria mancha, pois é uma área bastante estabelecida no tecido urbano e que congrega vários pedaços dentro dela. Nesses pedaços, as pessoas não necessariamente se conhecem, mas se identificam por características similares, como gosto por atividades físicas, apreciação da paisagem, reunir-se com a família ou frequentar atividades culturais específicas na Usina do Gasômetro.

Com relação às Manchas de Lazer – Orla – e Cultural – Usina<sup>41</sup> –, pode-se fazer uma análise a partir de uma perspectiva de consumo do espaço que se dá diferentemente dependendo do dia e horário. Essas duas manchas são utilizadas intensamente nos finais de semana, enquanto nos dias de semana o movimento costuma aumentar apenas no final da tarde na Mancha de Lazer. Assim, pode-se inserir que a Cena 3 é consumida, nos dias de semana, por moradores de Porto Alegre, principalmente pelos que habitam no entorno e que vem caminhar ou praticar exercícios físicos; já nos finais de semana, ela é frequentada por moradores de toda a cidade de Porto Alegre e também da região metropolitana. O turno noturno é o momento em que a orla é menos utilizada, devido à falta de atrativos e consequente insegurança. O primeiro passo para aumentar a frequência de usuários na Orla do Guaíba nesse horário tem sido dado, com a instalação de diversos postes que iluminam a Avenida Edvaldo Paiva; o segundo passo seria iluminar a parte rebaixada da Orla.

Analisando a Cena 4 pela perspectiva de Trajetos, caminhos ou movimentação dos diferentes atores sociais, observa-se a importância da Praça Brigadeiro Sampaio<sup>42</sup> (Foto 94). Essa praça apresenta características de quatro regiões, em momentos diferentes do dia: a da

---

<sup>41</sup> Usamos essas nomenclaturas apenas com fins de identificação, visto que as atividades culturais também podem ser de lazer e vice-versa.

<sup>42</sup> No projeto proposto pelo consórcio vencedor da licitação, a Praça Brigadeiro Sampaio é foco de intervenções, sendo uma das pontas da passarela elevada que levaria até o Setor 1 do Cais Mauá (Figura 22).

Avenida Mauá (Cena 2), a do Pedaco das Paralelas (Cena 5), a da Usina e da Orla (Cena 3), e a da Região Metropolitana de Porto Alegre.



Foto 94: Praça Brigadeiro Sampaio com Usina do Gasômetro ao fundo  
Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010

À noite, a Praça Brigadeiro Sampaio, assim como a Avenida Mauá e a Orla, se caracteriza pelo esvaziamento, inserindo-se na categoria Pórtico. Essas áreas são escuras e freqüentadas por moradores de rua, fazendo com que as pessoas que a necessitam cruzar o façam o mais rápido possível. Por sua vez, no turno diurno dos dias de semana, tem características do Pedaco das Paralelas, com famílias e crianças brincando e moradores passeando com seus cachorros; com a presença marcante da padaria da esquina, freqüentada por esses moradores. Já no fim de semana, essa mesma padaria, assim como a praça, passa a ser freqüentada – cruzada – por moradores de diversos bairros de Porto Alegre, assim como os da Região Metropolitana.

Com relação a esses últimos, eles costumam vir de trem a Porto Alegre, para utilizarem a Usina e a Orla, e caminham então desde a Estação Mercado em direção à Praça Brigadeiro Sampaio. Essa caminhada pode ser realizada por quatro ruas: pela Avenida Mauá, pela Rua Siqueira Campos, pela Rua Sete de Setembro ou pela Rua dos Andradas, todas terminando na Praça Brigadeiro Sampaio. Caso fosse incentivada a circulação no cais, seria possível a entrada desses atores na área do porto tanto pela passagem subterrânea, localizada a frente da estação Mercado Público, quanto pelo Pórtico Central. Caminhando ao longo do cais, chegariam ao Setor 1 e até a Usina, cruzando sua entrada lateral (Foto 66), atualmente fechada. Isso poderia ser realizado com mínimas intervenções urbanas.

No que diz respeito à Usina do Gasômetro (Foto 95), é um dos principais pontos turísticos da cidade de Porto Alegre e local marcante na paisagem urbana, tanto pela chaminé – vista de vários pontos da cidade – quanto por localizar-se em um vértice – para onde convergem várias regiões; além disso, é lugar de estar, permanecer, de diversos pedaços. A

Usina do Gasômetro pode ser considerada uma Mancha Cultural, onde diversos pedaços a utilizam como ponto de encontro. É o Pedaço das artes cênicas, das artes plásticas, do cinema, da música, o pedaço dos que apreciam o pôr-do-sol, dos adolescentes que curtem Harry Potter no final de semana e também o Pedaço de moradores da grande Porto Alegre, que têm esse como seu ponto de encontro. Logo, pode-se ver a Usina como um ponto focal que irradia Trajetos. Se desenhássemos flechas indicando os Trajetos realizados pelos grupos de pessoas que ali chegam, teríamos flechas de diferentes comprimentos e direções.



Foto 95: Usina do Gasômetro  
Fonte: Otávio Vieira – 15 de outubro de 2010

Ao lado da Usina encontra-se a Praça Mesquita. Sua importância está muito relacionada aos moradores do Pedaço das Paralelas (Cena 5), pois as cinco ruas desse Pedaço convergem para ela, sendo um ponto de passagem para a Usina, para a orla e para o cais. O cuidado que se dá a ela é mínimo: pouquíssimos bancos para sentar, brinquedos velhos e grama há tempo sem ser tratada. No turno noturno, assim como a Praça Brigadeiro Sampaio, tem iluminação precária, poucas e suspeitas pessoas, além de moradores de rua que a cruzam ou nela passam a noite. Existem três bares que ficam abertos no turno noturno, até cerca de meia noite. Em uma de suas bordas, encontra-se também um muro, pertencente à antiga usina e tombado pelo Patrimônio Histórico da Cidade no ano de 1983 (Foto 96).



Foto 96: Muros tombados da Praça Júlio Mesquita  
Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010



Foto 97: Projeto abandonado do Aeromóvel  
Fonte: Otávio Vieira – 27 de novembro de 2010

Na Praça Júlio Mesquita destaca-se o projeto abandonado do Aeromóvel, com seu trem parado em cima (Foto 97). A construção de seus trilhos, elevados de concreto, se encerra exatamente em uma das entradas da Vila Chocolatão. Essa forma, atualmente sem função, poderia ser utilizada como atração turística. Algumas possíveis ideias seriam: museus nos vagões abandonados (um no início e outro no final da linha), uma passarela para pedestres ou mesmo um trem que percorresse os trilhos já construídos.

Atualmente existe um projeto da Secretaria de Turismo de Porto Alegre de construção do Bonde Histórico, que teria seu ponto de partida nessa praça.

Seguindo a flecha que irradia da Usina em direção à Orla do Guaíba (Foto 98), na praça em frente à Usina do Gasômetro, encontra-se um teatro ao ar livre que recebe apresentações de teatro de rua. Também estão dispostas duas obras de arte, uma estátua da Elis Regina (Foto 99) e uma grande âncora, representando o porto. Essa praça tem uso intenso, principalmente nos finais de semana, quando se realiza uma feira de artesanatos.



Foto 98: Orla do Guaíba desde a Usina do Gasômetro  
Fonte: Otávio Vieira – 27 de novembro de 2010



Foto 99: Estátua de Elis Regina  
Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010

Logo após a praça, na borda da orla, algumas embarcações de turismo atracam e os passageiros embarcam. Após essas embarcações de turismo, estão localizadas diversas „barraquinhas“ de comidas populares, como pastéis, milho, pipoca, churros, refrigerantes, caldo de cana, etc., todas patrocinadas pela empresa Gatorade e pela Prefeitura de Porto Alegre (Foto 100). Essas „barraquinhas“ não estão nesse local apenas nos finais de semana, mas ficam durante toda a semana – mesmo com pouco trânsito de pessoas. Isso ocorre porque os comerciantes têm que assegurar o local deles para o final de semana. Nesse local deveria acontecer uma feira apenas de final de semana, a semelhança das outras feiras de Porto Alegre, onde seus donos as montam e depois vão embora. Qual é a razão dessas barracas ficarem permanentemente nesse local? Por acaso seus donos compraram seus postos?



Foto 100: Barraquinhas de comidas populares  
 Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010

Continuando na direção da flecha, encontra-se o Parque Maurício Sirotsky Sobrinho, conhecido como Parque da Harmonia. O parque tem poucos atrativos que incentivam o uso, sendo pouco freqüentado mesmo nos finais de semana. Nele estão presentes alguns símbolos da tradição gaúcha, como churrasqueiras ao ar livre e o Centro de eventos Casa do Gaúcho, centro de tradições e restaurante de gastronomia gaúcha. Todos os anos, nas duas semanas anteriores ao dia 20 de Setembro, data que se comemora a Revolução Farroupilha, se realiza o acampamento Farroupilha, levando cerca de 1 milhão de pessoas ao local. Esse evento é responsável pelo não crescimento de vegetação em grande parte do parque. Nele, ainda estão presentes a Câmara Municipal de Porto Alegre, alguns prédios públicos do governo federal e a Vila Chocolate (Cena 8). À esquerda, no início do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho, encontra-se uma área reservada à construção do novo Teatro da Ospa, enquanto sua orquestra ensaia em um armazém do Cais Mauá (Foto 68).

A área localizada logo abaixo da Avenida Edvaldo Pereira, ao longo de toda a orla, por possibilitar instalações de serviços, é de grande interesse de diversos atores. Atualmente, essa área é pouco usada pelos caminhantes do dia e completamente escura durante a noite. Moradores de rua utilizam suas praças abandonadas como local de dormir. Nesses terrenos, existe a possibilidade da instalação de atrativos, como bares, aparelhos de exercícios, pistas de skate e/ou patins, entre outros.

A possível instalação de bares e outros serviços ao longo da orla levanta grandes discussões. A Secretaria de Planejamento Municipal (SPM) de Porto Alegre, representada pelo Grupo de Trabalho da Orla (GT Orla), inspira-se no exemplo da cidade de Rosário. Essa cidade, de orla parecida à de Porto Alegre, urbanizou essa área baseando-se, embora não exclusivamente, em parcerias público-privadas. Os empresários ganhadores das licitações têm a obrigação de cuidar não apenas da área destinada a seus empreendimentos, mas também do entorno, como, por exemplo, a instalação de banheiros públicos, bancos e manutenção de



praças. Essa, na visão dos planejadores urbanos municipais, seria uma opção para a orla de Porto Alegre.

Ao longo dessa área rebaixada estão instaladas diversas esculturas, que se encontram em estado apenas regular, devido a pouca manutenção. Essas interessantes obras de artes deveriam ser mais bem valorizadas, tornando-se assim uma identidade, uma marca para a cidade. Seria possível a criação de um circuito entre elas com placas informativas, mencionando seus autores e incentivando as artes plásticas colocadas no espaço público da cidade. A lista de obras de arte, em ordem a partir do Gasômetro até o Anfiteatro Pôr-do-sol é: ponte de ferro de apenas uma entrada (Fotos 100 e 101) – por precária manutenção, no momento se encontra interditada –, âncora (Foto 102), estátua da Elis Regina (Foto 99), obra de tijolos de concreto (foto 105 e 106), obra das quatro pedras (Foto 103) e a obra das cuias (Foto 104)



Foto 101: Obra da Ponte



Foto 102: Âncora



Foto 103: Obra das quatro pedras



Foto 104: Escultura das Cuias



Foto 105: Obra tijolos de concreto



Foto 106: Péssimo estado da obra

Fontes: Otávio Vieira em 08 de novembro de 2010

No dia 25 de novembro de 2010 o Vereador Bernardino Vendrusculo realizou uma audiência pública para tratar das obras de arte em áreas públicas de Porto Alegre. O projeto de lei previa possível realocação das obras que a principio não guardasse a devida relação com a sociedade e com o meio ambiente. Um público satisfatório de cidadãos ligados às artes e ao espaço público esteve presente. A maior parte das opiniões se dizia contra a transferência das obras para outras partes da cidade e defendiam que o problema fundamental era a falta de manutenção. Pontuou-se também que o critério de escolha das obras e de suas respectivas

posições na cidade costuma ser bastante rigorosos. Ao observar as obras de arte ao longo da orla, concordamos com a posição de que deve ser dada maior atenção na manutenção das mesmas, e não realocá-las.

Ao longo da orla observam-se diversas propagandas da Pepsi Cola “Eu amo PoA” e “Não jogue bola nos canteiros, coma mais fruta, conduza seu bom cão na guia”. Ao lado do logo da Pepsi está o da Prefeitura de Porto Alegre. “

De todas as praças até o Anfiteatro Pôr-do-sol, apenas uma encontra-se bem cuidada, com vegetação natural de restinga, típica da borda do Lago Guaíba, algumas churrasqueiras no meio e aparelhos para fazer exercício, novamente patrocinados pela Pepsi. Grande parte da orla apresenta essa vegetação intensa de restinga, cisnes, pássaros de diversas espécies, que devem ser preservados e valorizados. Também se observam árvores plantadas, que reunidas em uma pequena área ou formando barreiras, tiveram como provável objetivo desestimular a ocupação e esconder o deságue do esgoto do Arroio Dilúvio (Foto 107 e 108).



Foto 107: Barreira de árvores  
Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010



Foto 108 Deságue do Arroio Dilúvio e árvores ao redor  
Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010

Antes de chegar a mais uma praça abandonada, encontram-se três quadras de esportes, uma de futsal, outra de vôlei e uma de basquete, todas em bom estado e com os logos da Pepsi e H2O em cima (Foto109). Durante os dias de semana as quadras costumam ficar vazias, sendo usadas apenas a partir do final da tarde; nos finais de semanas o uso é intenso. A Secretaria de Esportes de Porto Alegre poderia encontrar um meio de utilizá-las nos dias de semana, realizando, por exemplo, visitas regulares de escolas públicas.



Foto 109: Quadras poliesportivas com logo da Pepsi  
 Fonte: Otávio vieira – 3 de dezembro de 2001

Na praça mais a frente localiza-se um pequeno campo de futebol e alguns brinquedos antigos para crianças. Também existe um banheiro público em funcionamento, porém pouco utilizado, visto que as pessoas não costumam caminhar por essa parte rebaixada. Outros banheiros públicos que podem ser utilizados nessa Cena 5 são os da Usina do Gasômetro, em estado ruim, e um recentemente instalado atrás das barraquinhas no início da orla. É importante então salientar que a política da SMAM, responsável pela manutenção das praças, é a de não instalar banheiros públicos nas praças, pois acredita que essas são principalmente destinadas a utilização da comunidade do entorno, que pode usar seus banheiros domésticos.

Por fim, chegamos ao Anfiteatro Pôr-do-sol (Foto 110). Esse palco ao ar livre que oferece eventos musicais gratuitamente é o ponto de referência que delimita a área de estudo proposta. Em vários finais de semana no ano se realizam shows para distintos grupos de pessoas, desde rock até shows religiosos. Ao lado do Anfiteatro, observa-se um edifício público sendo construído demasiadamente próximo à orla e ao Lago Guaíba, prejudicando a livre visualização do horizonte<sup>43</sup>.



Foto 110: Anfiteatro Pôr-do-Sol  
 Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010

<sup>43</sup> Foi a construção desse edifício que motivou a delimitação do estudo até o Anfiteatro pôr-do-sol.

É possível continuar esse tipo de descrição em uma distância maior, e não apenas no espaço por nós delimitado entre a Usina e o anfiteatro. Quando se deseja revitalizar uma área da cidade, a análise do espaço do entorno desse ser minuciosa, e foi assim que tentamos apresentar essa Cena, embora mais aspectos ainda devam ser observados.

Com relação às possíveis interações da Orla e da Usina com o Cais Mauá, o primeiro e fundamental aspecto é conectá-las urbanisticamente, possibilitando a livre caminhada de uma área para a outra. Isso deve ser feito pelo portão localizado ao lado da Usina do Gasômetro (Foto 66); outras opções também devem ser estudadas.

As obras de arte localizadas ao longo da orla, se valorizadas, podem se tornar um importante atrativo turístico, visto a vocação de Porto Alegre para as artes plásticas. O Cais já recebeu, por diversas vezes, a Bienal do Mercosul, e está planejado para que, após sua revitalização, siga recebendo, assim como a Feira do Livro. É possível fazer uma interação artística entre as duas áreas, alocando, nos espaços públicos do porto, obras de arte que interajam com as da Orla.

Os projetos de parceria público-privada pretendidos para a orla não interage com o Projeto Cais Mauá. Mesmo que hajam duas frentes de trabalho para cada área – que acontece atualmente –, essas equipes deveria estar constantemente em comunicação, para realizarem projetos em integração sócio-urbana. A nosso ver, o mesmo público que frequenta a Orla deveria frequentar o Cais Mauá, visto suas semelhanças; mas, como os projetistas do Cais saberão as características dos grupos sociais que utilizam a Cena 4? Estariam esses interessados em mais um shopping, ou o Praia de Belas já não seria suficiente?

A Usina e toda a orla são usadas por atores de distintas classes sociais. É possível que o Projeto Cais Mauá, ao propor um shopping para o Setor 1, próximo à Usina, crie uma fronteira simbólica – fragmentação socioespacial – entre este e a Usina. O cais, destinado para atores das altas classes sociais, enquanto a usina e todo o resto da orla são usado, em geral, pelas classes médias e baixas, inclusive moradores da região metropolitana. Quem vem aproveitar a orla, parece, nesse momento, não desejar fazer compras em um shopping. A Cena 4 é um espaço público, onde pode-se gastar muito pouco ou nenhum dinheiro para aproveitar, e isso vai em contra ao previsto, atualmente, para o cais.

Após esse passeio pela agradável Orla do Guaíba, retornamos à Praça Julio de Castilhos, para onde convergem todas as cinco ruas do Pedacão das Paralelas.

#### 4.2.4.5 Cena 5 – Peçaço das Paralelas

O Peçaço das Paralelas é formado pelas seguintes cinco ruas paralelas: Andradas, Riachuelo, Duque de Caxias, Coronel Fernando Machado e Demétrio Ribeiro. A dinâmica dessa área tem as características típicas da categoria peçaço. É um local primordialmente residencial, onde se dão as atividades vicinais de moradores, que em geral se conhecem e desenvolvem, cotidianamente, laços de sociabilidade.

A Cena 5, que compõe o Centro Histórico juntamente com a Cena 3, se diferencia dessa por não ter características de centro comercial e de serviços, mas sim, residencial. Tem movimento bastante intenso durante todo o dia, diminuindo um pouco no turno da noite, mas não ficando completamente vazio, devido ao constante movimento de moradores.

O nome dado a esse peçaço não se deve apenas ao fato de suas ruas paralelas, mas também por uma interessante relação que elas têm entre si. Baseando-se em características tais como preço de aluguel, conformação dos apartamentos, tipos de comércio e moradores, pode-se, das cinco ruas, classificá-las em três tipos: a primeira seria a Rua Duque de Caxias (1), a segunda as Ruas Riachuelo e Fernando Machado (2-2) e a terceira as Ruas dos Andradas e a Demétrio Ribeiro (3-3).

O primeiro tipo, a Rua Duque de Caxias, tem, em sua maioria, os melhores e maiores apartamentos, o que se reflete nos aluguéis mais altos de toda a Cena 6. Os moradores são em geral famílias mais tradicionais, que já habitam há longo tempo na rua, ou mesmo políticos que trabalham na Assembléia Legislativa. O bar que mais se destaca na Rua Duque de Caxias é a tradicional e relativamente cara Champanharia Ovelha Negra. O Hotel Everest, de cinco estrelas, é outra presença que dá essa marca mais elitista à rua, em comparação às outras quatro.

Um ponto de referência dessa Cena e em específico da Rua Duque de Caxias é a importante Praça da Matriz, cujo nome oficial é Praça Marechal Deodoro. Ela é o centro político do Estado, abrigando os prédios do Palácio Piratini, sede do Governo do Estado, da Assembléia Legislativa, do Palácio do Ministério Público e o da Justiça. Também se localizam ao seu redor, edifícios de importância histórica e sócio-cultural, como a Catedral Metropolitana e o Teatro São Pedro. Atualmente, a praça se encontra em estado regular de conservação e espera um processo licitatório para ser revitalizada. Ainda nessa rua encontram-se as edificações históricas do Solar da Câmara, o Museu Júlio de Castilho e a antiga Casa da Junta, hoje prédio da Casa Civil.

O segundo tipo são as Ruas Riachuelo e Fernando Machado. A primeira característica em comum que se observa entre elas é a circulação de veículos no mesmo sentido, direção Lago Guaíba, além de ambas terem semáforos, inexistentes na Rua Duque de Caxias. O preço dos aluguéis e a conformação dos apartamentos nas duas ruas são semelhantes, mais baratos e simples que a Rua 1 e mais caros que as Ruas 3 – 3. Os comércios nas duas ruas se assemelham, como por exemplo, a existência de *pet shops*, uma ou outra casa de artista, mercadinhos e centros culturais alternativos. Com relação aos bares, servem, em sua maioria, as típicas *A la minuta* (prato feito). Destaca-se a presença da rede Beverly Hills, que tem uma lancheria em cada uma das ruas, ambos na esquina com a Rua Bento Martins. Essa lancheria não é nem tão cara quanto a Champanharia (rua 1) nem tão popular quanto os bares das ruas 3 – 3.

Por fim, o terceiro par de ruas que se assemelham são as Rua dos Andradas e a Demétrio Ribeiro. Essas duas ruas têm os apartamentos mais simples e com o menor preço de aluguel. O comércio na rua é bastante popular e barato. Os bares têm suas mesas nas calçadas, onde os clientes consomem os também típicos *xis* (sanduíches com algum tipo de carne, alface e tomate), refeições ainda mais baratas que as *A la minuta*.

Logo, esses três tipos de ruas se comunicam entre si, expandindo-se a partir da Rua Duque de Caxias (1). O Pedço das Paralelas é um típico bairro, com relações estreitas de vizinhança. Pode-se dizer que muitos moradores dessa cena levam uma vida de interior, em pleno centro de Porto Alegre.

Quatro das cinco ruas dessa Cena desembocam na Praça Júlio de Castilhos, com exceção da Rua Coronel Fernando Machado, cortada uma quadra antes pela Rua General Vasco Alves. Apesar disso, os moradores do Pedço das Paralelas dão preferência pela utilização da Praça Brigadeiro Sampaio, devido ao mau estado de conservação e pouco atrativo da Praça Júlio de Castilhos.

Observa-se estreita relação entre esses moradores e a Orla – Usina do Gasômetro, devido à proximidade física entre as duas Cenas. Os moradores do Pedço das Paralelas, diferentemente dos moradores do resto da cidade, utilizam diariamente a Orla do Guaíba, principalmente o trecho por nós delimitado. Caso o Setor 1 do Cais Mauá estivesse liberado, também seria utilizados por esses moradores durante os sete dias da semana.

Visto isso, acredita-se que a revitalização do Cais, em especial na área do Setor 1, pode ser pensado no desenvolvimento de atividades necessárias para o uso cotidiano desses moradores. Espaço livre, feiras, lojas de produtos de primeira necessidade, bares, são apenas

alguns exemplos. Uma investigação mais profunda com os moradores dessa Cena pode ser bastante útil para apontar suas necessidades e desejos.

Depois de compreendido as relações existentes entre os moradores desse típico bairro e um cais liberado para a livre circulação, retomamos o caminho pela Avenida Mauá, passamos a rodoviária e chegamos a uma intrigante e pouco comentada área, localizada próxima ao Setor 3 do Cais Mauá, o Pedaco Centro Histórico “Esquecido”.

#### 4.2.3.7 Cena 6 – Pedaco Histórico “Esquecido” e Vazios Urbanos

A Cena 6 divide-se em duas áreas: o Pedaco histórico “esquecido” e o que chamamos de Vazios Urbanos, área mais próxima ao porto.

O Pedaco Histórico “Esquecido” localiza-se no bairro Floresta. Começa no encontro das paralelas Voluntários da Pátria e Avenida Farrapos – formando uma pequena e nada convidativa praça (Figura 38 e Foto 111), que seria o vértice do triângulo desse Pedaco – e se estende até a Rua Ramiro Barcelos.



Figura 38: Praça no vértice da Avenida Farrapos e Voluntários da Pátria  
Fonte: Google Earth



Foto 111: Praça da Árvore Solitária e sua Acompanhante  
Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010

Nesse triângulo somam-se cinco ruas, que cortam as duas paralelas anteriormente citadas, são elas: Barros de Cassal, Garibaldi, Ernesto Alves, Comendador Coruja e Pelotas. Nesse perímetro, identificaram-se diversos edifícios com certo valor histórico e em mau estado de conservação, o que nos levou a dar tal nome a essa primeira parte da Cena.

Pode existir uma população que mora há décadas nessas casas. Isso, entretanto, não parece ser o padrão, visto que a maioria das edificações apresenta aspecto degradado, semelhantes aos antigos cortiços, ou então utilizados para o comércio. Esse tipo de degradação dos imóveis dos centros das grandes cidades brasileiras teve destaque a partir dos

anos 50 do século passado. A degradação desses imóveis foi resultado da saída da população de maior renda, que migrou do centro das cidades para os bairros na periferia.

Iniciamos nosso curto recorrido pela área delimitada por esse triângulo pelas duas paralelas. Na Avenida Farrapos encontram-se alguns edifícios de valor histórico, muitos degradados e utilizados como baratas pousadas (Fotos 112 e 113). Já na Rua Voluntários da Pátria, o nível sócio-econômico é ainda menor, e, além dos edifícios degradados e comércio como oficinas mecânicas e bares de baixo custo, também se encontram os primeiros vazios urbanos (Fotos 114 e 115). Existe um projeto da Secretaria de Planejamento Municipal para a duplicação do trecho que vai da rodoviária até a Ponte do Guaíba.



Foto 112 – Prédio da Avenida Farrapos  
Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010



Foto 113 – Prédios e casa degradada na Avenida Farrapos  
Fonte: Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010



Foto 114: Moradias tipo cortiços  
Fonte: Otávio Vieira – 8 de abril de 2011



Foto 115: Vazio urbano visto da Rua Voluntários da Pátria  
Fonte: Otávio Vieira – 8 de abril de 2011

Com relação às cinco ruas perpendiculares às paralelas, o cenário segue parecido. Na Rua Barros de Cassal, primeira partindo da praça do vértice do triângulo próximo à rodoviária, existe apenas um edifício passível de reforma, atualmente funcionando como um barato hotel (Foto 116). A próxima rua, Garibaldi, apresenta pequenas casas de um ou dois andares, que, aparentemente sem grande valor histórico, poderiam ser demolidas. Na esquina da Voluntários da Pátria, encontra-se um casarão, com pintura em mau estado, janelas e portas fechadas e pequenos vidros quebrados (Foto 117).





Foto 116 – Edifício abandonado na Rua Dr. Barros de Cassal  
Fonte - Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010



Foto 117 – Casarão na Rua Garibaldi  
Fonte - Otávio Vieira – 3 de dezembro de 2010

A próxima rua é a Ernesto Alves. Os edifícios estão em melhor estado de conservação do que as outras ruas, entretanto algumas pequenas casas estão com as janelas concretadas (Foto 118). Na Rua Comendador Coruja o estado das casas históricas também é um pouco melhor, algumas estão em reforma (Foto 119).



Foto 118: Casas concretadas na Rua Ernesto Alves  
Fonte: Otávio Vieira – 8 de abril de 2011



Foto 119: Casa sendo reformada na Rua Comendador  
Fonte: Otávio Vieira – 8 de abril de 2011

Na última Rua, a Ramiro Barcelos, destaca-se um amplo terreno vazio e à venda (Fotos 120, 121 e 122). Destacamos que existe um projeto do consórcio Cais Mauá Brasil S.A, vencedor da licitação para o Cais, de abertura de uma entrada ao porto desde essa rua (Foto 123), por isso a delimitamos como limite da cena.



Foto 120: Frente de terreno à venda  
Fonte: Otávio Vieira – 8 de abril de 2011



Foto 121: Propaganda da venda  
Fonte: Otávio Vieira – 8 de abril de 2011



Foto 122: Vista do terreno  
Fonte: Otávio Vieira – 8 de abril de 2011



Foto 123: Rua Ramiro Barcelos  
Fonte: Otávio Vieira – 8 de abril de 2011

Existe um projeto da Prefeitura de Porto Alegre de revalorização do 4º Distrito, que se estende na direção norte (afastando-se do centro), passando, primeiramente, pelo Bairro Floresta (que chamamos de Pedacço Histórico “Esquecido”), São Geraldo, Navegantes e Humaitá. Todos esses bairros têm potencial de revalorização, pois, além das casas históricas abandonadas, também existem diversas fábricas, onde projetos privados pretendem transformá-las em residências.

Por sua vez, a área intermediária entre o Pedacço Histórico “Esquecido” e o porto apresenta grande quantidade de vazios urbanos e outros tipos de espaços livres, como estacionamentos ou armazenamento de sucatas (Fotos 124 e 125). Essa é uma área muito próxima ao porto, e, diferentemente do Pedacço Histórico “Esquecido”, tem potencial para a construção de novos empreendimentos, em terrenos muito valorizados.



Foto 124: Rua Voluntários da Pátria  
Fonte: Otávio Vieira – 8 de abril de 2011



Foto 125: Rua Ramiro Barcelos esquina Avenida Castelo Branco  
Fonte: Otávio Vieira – 8 de abril de 2011

A partir da identificação dessa Cena, tiramos duas conclusões temporárias relativas à sua relação com o porto. Primeiramente, com a revitalização do Cais Mauá e com a possível construção da entrada para veículos na altura da Rua Ramiro Barcelos essa zona, que já vem sofrendo tentativas de revalorização, pode ser ainda mais valorizada.

A Cena 7, a semelhança da Cena 2 – Avenida Mauá –, apresenta amplas possibilidades de revitalização de imóveis abandonados e de construção de novos empreendimentos. Logo,

tendo em vista que as Cenas 2 e 7 podem receber esses tipos de projetos, nos posicionamos contra a construção de edifícios no Setor 3 do Cais Mauá – liberando-o para áreas de lazer e gratuito.

Retornamos então para o Cais Mauá, e, finalmente, olhamos para frente e não para trás, avistando assim ilhas, que podem ser beneficiados com o projeto do Cais Mauá

#### 4.2.3.7 Cena 7 - O Bairro Arquipélago e seus pedaços – um potencial (in)explorado

##### “Paisagem

O Delta do Jacuí é um labirinto. Além das muitas ilhas, os canais são, em geral, curvos, oferecendo novo cenário a cada instante. Via de regra a paisagem é formada por vegetação nativa abundante. Em alguns trechos vê-se bonitas casas de lazer à beira do rio, principalmente no Jacuí.

Alguns canais são largos, permitindo velejar. Outros são bem estreitos e com mata alta nas margens, lembrando a navegação em rios do interior. Em 2 ou 3 locais, em meio à paisagem verde, surge repentinamente nas curvas do rio a vista dos edifícios do centro da cidade. A transição é de um efeito sensacional” (RIBEIRO, 2011, p.1).



Figura 39: Principais Ilhas do delta do Jacuí  
Fonte: Google Earth, adaptação Vieira, Otávio

-----	<b>Cais Mauá</b>
—	<b>Pontes</b>
■	<b>Ilha da Pintada</b>
■	<b>Ilha da Casa da Pólvora</b>
■	<b>Ilha das Flores</b>
■	<b>Ilha do Pavão</b>
■	<b>Ilha Grande dos Marinheiros</b>
■	<b>Ilha das Flores</b>
■	<b>Ilha do Chico Inglês</b>

O Bairro Arquipélago é formado por 16 ilhas. As mais populosas são as ilhas atravessadas pela Travessia Getúlio Vargas (complexo de quatro pontes – Figura 39): Ilha do Pavão, Ilha Grande dos Marinheiros, Ilha das Flores e Ilha da Pintada. Outras ilhas são as do Chico Inglês, Casa da Pólvora e do Lage. O bairro é circundado pelas águas do Rio Jacuí, Gravataí, dos Sino e Cai, que desembocam no Lago Guaíba.

Apesar de ser administrado pela Prefeitura de Porto Alegre, o bairro é área de proteção ambiental estadual (Parque Estadual Delta do Jacuí), sendo que a administração também é feita pela Secretaria Estadual do Meio Ambiente (SEMA), o que gera sobreposições de responsabilidades.

Nas ilhas mais populosas do bairro arquipélago (principalmente a Ilha Grande dos Marinheiros), existem duas fortes divisões socioespaciais (alta e baixa renda); entretanto, identificam-se três pedaços (PROF11). O primeiro deles é Pedaço dos Pescadores, moradores mais antigos das ilhas. O Segundo é o Pedaço Misto, formado por migrantes de Porto Alegre nos anos 50, época em que a Travessia Getúlio Vargas foi construída<sup>44</sup>. Esse pedaço é formado por empregadas domésticas, catadores de lixo, representantes da religião afro, pastores, evangélicos, entre outros. É difícil incluí-los no mesmo grupo, entretanto eles con(vivem) no mesmo espaço.

O terceiro é o Pedaço das Mansões, constituído por moradores da alta classe social de Porto Alegre, como empresários (da Gerdau, por exemplo) e advogados, que nos últimos vinte anos vêm *explorando* as ilhas e construindo mansões, muitas delas ilegais. Esses novos moradores inclinam-se a auto-segregação, pois tem pouco ou nenhum contato com os atores dos outros pedaços e mesmo entre eles; levando à segregação imposta aos outros dois pedaços. Assim, são responsáveis pela fragmentação socioespacial atual que se dá nas ilhas. A periodização por intermédio das tipologias arquitetônicas, ou rugosidades, resulta no *processo*: das palafitas – aos barracos – às mansões (PROF11).

Muitos atores do Pedaço Misto costumam trabalhar no centro de Porto Alegre e, para realizar esse *trajeto*, tomam o transporte rodoviário, atravessando diariamente as pontes necessárias. Todas as outras ilhas são acessadas apenas por embarcações. Observa-se então a necessidade de transporte público marítimo, para que essas pessoas pudessem chegar mais rapidamente ao trabalho e com menor custo.

---

<sup>44</sup> O complexo de quatro pontes Getúlio Vargas foi construída no governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek (1956-1961), como parte do projeto conhecido como “50 anos em 5”. O objetivo da construção não foi ligar Porto Alegre às ilhas do delta do Jacuí, mas sim, ao sul do estado, ao porto de Rio Grande.

Atualmente, a única opção de transporte marítimo está ligada ao turismo e é bastante escassa. Existem duas principais embarcações que fazem o recorrido pelas ilhas e saem ou do recém instalado Cais do Gasômetro (existem sete barcos listados na Secretaria de Turismo) ou do Pórtico Central do Cais Mauá (Cisne Branco), que passam (acesso apenas visual) pelas ilhas das Flores e do Chico Inglês; já as ilhas da Pólvora e da Pintada tem acesso de fato.

Outra opção possível é o recente Taxi Aquático, administrado por um ex-pescador que tem sua base na Ilha da Pintada e vem buscar na altura do Gasômetro as pessoas que o ligam e agendam um horário. O recorrido fica por conta do contratante, que ao embarcar costuma ser perguntado o que gostaria de visitar, se a parte das mansões, a parte mais pobre, as áreas de natureza ou um mix dessas. Essa, entretanto, é uma ação isolada de um pescador – que aparentemente fala inglês – com visão turística e que se desconectou da organização das embarcações ligadas à Prefeitura.

Com relação à Ilha da Pintada, com uma história consagrada no turismo, tem como atrativos a colônia dos pescadores, o artesanato com escamas de peixe das mulheres pescadoras, o peixe na tainha (ironicamente de água salgada), além de apresentar uma estrutura para lazer que as outras não têm.

As outras ilhas têm potencial turístico *inexplorado*, principalmente as que não estão tão privatizadas, como é o caso da Ilha da Casa da Pólvora. Essa ilha tem uma história que data do ano de 1857, com a instituição pelo governo de duas casas de pólvora, que não durou muito devido à alta umidade da ilha. “O compositor nativista Mano Lima diz em um de seus versos: „De que me adianta eu socar pólvora nos cartucho, se as umidades me molharam as espoletas?” (RIBEIRO, 2011). Já em 1953 foi construído um presídio que funcionou até 1973; foi reativado em 80 e funcionou até 1983. Diversas estórias são contadas sobre essa ilha, e que o turismo pode se apropriar:

**Navegando na panela**

Várias fugas audaciosas foram noticiadas ao longo do tempo. A mais incrível foi a de um prisioneiro que teria navegado em direção à praia de Ipanema a bordo de uma panela da cozinha do presídio. Para remar, o fugitivo teria usado uma colher de pau. Foi algo tão sensacional que teria culminado com o fechamento do presídio em 1983. Daí a acreditar que alguém possa remar em uma panela é outra conversa (RIBEIRO, 2011, p.1).

Essa ilha então apresenta os atrativos das casas da pólvora, do presídio e da próxima ilha das pedras brancas.



Foto 126: Ruínas de uma casa de pólvora – Ilha da Casa da Pólvora  
Fonte: RIBEIRO, 2011

Por sua vez, as ilhas do Pavão e do Chico inglês não são possível acessar, pois são banhados. Já a Ilha Grande dos Marinheiros é a mais privatizada, destacando-se a fragmentação socioespacial existente entre o sul (Pedaço das Mansões) e o norte (Pedaço Misto e dos Pescadores). Na época da piracema, quando os pescadores não podem pescar – alguns são cadastrados na cooperativa do peixe, ganham salário desemprego nesse período –, eles conseguem trabalhar como caseiro no Pedaço das Mansões, tendo assim uma relação econômica.

Devido ao alto grau de criminalidade, a visita a essa ilha não é aconselhável. Para acessar o lado norte costuma ser comum ter que pagar “pedágio” a alguns atores do Pedaço Misto. Mesmo os atores do Pedaço dos Pescadores, para retornar às suas casas, por vezes devem pagar essa taxa ilegal, pago por eles em peixes. Os pescadores, por sua vez, costumam chamar os atores do Pedaço Misto de “chinelagem” (PROF11). Existe aí certa tensão territorial entre esses três atores.

Observa-se então uma tendência a diminuir as áreas verdes das ilhas e acreditamos que a atividade turística pode contribuir para conservar o que ainda resta do Parque Estadual Delta do Jacuí, em especial o turismo ecológico de base local e o turismo escolar. Essa área tem alguns projetos em via de serem desenvolvidos, como o Pescando o Lixo, com foco nas escolas (guarda - mirins).

Tendo em vista a alta ocupação das ilhas, a não criação de grandes infra-estruturas turísticas parece ser a melhor opção, desenvolvendo um turismo do tipo “ir-experenciar-voltar”, o que estaria diretamente ligado ao projeto do Cais Mauá. Olhar Porto Alegre por outro ângulo parece ser de grande interesse, não apenas dos turistas, mas também dos porto-alegrenses.

Essas ilhas têm sido exploradas pelo mercado imobiliário e inexploradas pelo turismo, logo, não estamos discutindo se deve ocupar ou não – pois as ilhas já estão sendo ocupadas – mas sim como ocupar.

Ao investigar a ocupação dessas ilhas, percebe-se que ela está diretamente ligada ao atores de Porto Alegre, seja na ocupação dos atores do Pedaco Misto (anos 50) ou nos do Pedaco das Mansões. Acreditamos então que o projeto de revitalização do Cais Mauá também pode influenciar de modo marcante o destino dos atores que aí habitam. Todo projeto deve desempenhar uma função social e caso o projeto do Cais Mauá seja direcionada às classes altas, como tem aparentado, a tendência da ocupação das ilhas é ir na mesma direção, elitizando-as e segregando-as ainda mais, podendo chegar até à expulsão dos moradores mais antigos; e é isso o que deseja-se evitar.

Das ilhas do delta do Jacuí, passamos então à discussão da última cena, um pedaço ainda mais segregado, a Vila Chocolatão ou o Pedaco da Comunidade.

#### 4.2.3.8 Cena 8 - A Vila Chocolatão – Pedaco da Comunidade



Foto 127 – Vila Chocolatão  
Fonte: Autor desconhecido.

[http://www2.portoalegre.rs.gov.br/expo2010/default.php?reg=1&p\\_secao=16](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/expo2010/default.php?reg=1&p_secao=16)

A decisão de incluir a Vila Chocolatão como objeto de investigação tiveram duas razões, ambas relacionadas indiretamente com o projeto do Cais Mauá. A primeira está ligada à pressão sofrida por essa comunidade do processo de revitalização do Bairro Centro, e que o projeto Cais Mauá faz parte, e da Copa do Mundo 2014. A segunda refere-se à pesquisa realizada em Buenos Aires, sendo este caso um ponto de comparação com o da Vila Rodrigo Bueno.

A Vila Chocolatão ou o Pedaco da Comunidade localizava-se próxima ao hoje chamado Centro Histórico, na área do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho, em um terreno pertencente ao Tribunal Regional Federal da 4ª Região (Foto 128). Foi realocada no Bairro

Mario Quintana, a cerca de 20 km de distância de seu sítio original, entre os dias 12 e 24 de maio de 2011.



Foto 128 – Vila Chocolatão em primeiro plano e Tribunal Regional Federal da 4ª Região em segundo plano  
Fonte: Otávio Vieira, 15 de outubro de 2010



Foto 129 - Vila Chocolatão e o edifício da Receita Federal  
Fonte: Otávio Vieira, 15 de outubro de 2010

O nome da vila foi dado por causa da localização vizinha do edifício da Receita Federal, apelidado, pela sua cor marrom, de Chocolatão (Foto 129). A partir de meados dos anos 80, enquanto lentamente as pessoas iam se mudando para a área, a vila começou a se formar ao redor de importantes edifícios de órgãos públicos. A Foto 131 mostra a construção do novo edifício da Procuradoria da República da 4ª Região, pressionando a realocação da vila. Abrigava mais de 180 famílias que viviam de forma precária, sem fornecimento de luz, abastecimento de água ou rede de esgoto, e, na sua maioria, sobrevivendo da coleta de lixo reciclável. A entrada da vila (Foto 130) era o local de armazenagem dos resíduos.



Foto 130: Uma das entradas da Vila Chocolatão  
Fonte: Otávio Vieira, 15 de outubro de 2010



Foto 131 – Edifício público sendo construído próximo à vila  
Fonte: Otávio Vieira, 15 de outubro de 2010

Esse espaço encaixa-se na categoria Pedaco. Existe certa lealdade, proteção mútua e relações pessoais estreitas entre os moradores, típico de localidades auto construídas. Nesses



tipos de pedaços, dificilmente costumam entrar pessoas de fora, sem conhecer algum integrante, tornando o lugar inseguro para os de *fora* e bastante seguro para os de *dentro*.

Essa percepção de segurança pode ser identificada na reportagem realizada pelo Jornal Boca de Rua de Porto Alegre. Foi perguntado ao Carlos, morador da Vila Dique, onde é mais violento, se na vila ou na Cidade Baixa – bairro histórico e boêmio localizado próximo ao centro. Sua resposta foi: “Na vila, com certeza! Pra mim, é menos perigosa porque eu moro lá, me criei lá. Mas pra maioria vai ser muito mais perigosa” (OLIVEIRA, 2010, p.10). Assim, em geral, pessoas de pedaços diferentes são muito cautelosas ao transitar por um pedaço que não é o seu.

O jornal Boca de Rua teve sua primeira publicação no ano 2000 e é vendido em Porto Alegre, pelos moradores de rua (Foto 132), a 1 R\$, gerando renda para eles. A orientação é feita por jornalistas e psicólogos voluntários da Agência Livre para Infância, Cidadania e Educação (Alice) (BARRETO, 2006).

Segunda-feira é dia de reunião de pauta para 32 adultos que vivem em praças, viadutos, albergues e favelas na capital gaúcha. Eles integram a equipe do jornal trimestral Boca de Rua, que retrata o dia-a-dia da população que não tem onde morar. “A gente também quer nossos direitos respeitados”, defende Michele Aparecida dos Santos, 22, há nove anos na rua e há “dois e pouco” no **Boca** (BARRETO, 2011, p.1).



Foto 132: Moradora de rua mostrando o jornal que ajuda a produzir  
Fonte: BARRETO, 2006

Em uma reportagem intitulada “Quando a Copa Chegar”, foi escrito que “camelôs, catadores e moradores de rua se concentram no centro porque é onde tem maior mercado de trabalho e meio de sobrevivência” (OLIVEIRA, 2010, p.12). Ainda na mesma reportagem, destaca-se que “por lei, as carroças dos catadores não poderão mais circular no centro, onde eles recolhem papéis, que são o seu ganha pão”. Evidencia-se assim que esses moradores trabalham nas áreas centrais da cidade, mas que o poder público tenta impedi-los de seguir realizando suas tarefas nesse espaço.

Em 2009 iniciou-se a tentativa de realocar as famílias moradoras da Vila Chocolateiro. A ordem de início das construções das novas unidades habitacionais foi assinada pela

Prefeitura de Porto Alegre no dia 23 de março de 2010. O valor do contrato é de quase R\$ 6 milhões, sendo que desse total, 68,40% são recursos da prefeitura e 31,60% serão financiados pela Caixa Econômica Federal.

Um total de 181 casas – número de famílias listadas pela prefeitura – foram construídas em um terreno localizado no bairro Mario Quintana, na Avenida Protásio Alves, 9099 –, a cerca de 16km do centro (Foto 133). As casas estão sendo construídas em um terreno de 33 hectares. O loteamento terá creche, cozinha comunitária e praça com mil metros quadrados (Figura 40). Também haverá uma unidade de triagem de resíduos recicláveis (VIEIRA, 2010), que será construída pela Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S/A (Usiminas), e comportará cerca de 50 trabalhadores, de acordo com informação obtida em trabalho de campo realizado na vila. Tendo em vista que a quase totalidade dos moradores da Vila Chocolateão trabalha com a coleta de lixo reciclável nos bairros do entorno, esse número é insuficiente. Assim ficam as perguntas: em que trabalhará esse excedente de catadores? Terão eles a oportunidade de coletar lixo reciclável no entorno desse novo complexo habitacional?



Foto 133 - Construção das habitações para realocação da Vila Chocolateão  
Fonte - Guilherme Santos/PMPA



Figura 40 - Planta do complexo habitacional para realocação da Vila Chocolateão  
Fonte: Departamento Municipal de Habitação – DEMHAB

Outro grupo que trabalha em favor da comunidade da Vila Chocolateão é o Grupo de Assessoria Jurídica Universitária Popular – GAJUP. Nunes (2011, p.1), um dos atuantes, posiciona-se dizendo que “o „plano“ acaba por se retirar tudo o que essas pessoas possuem, sua casa e seu trabalho, para serem colocadas ainda mais à margem do sistema, restando poucas alternativas que não sejam as que levam a caminhos que alimentam a violência urbana e social”. Comenta ainda que as perguntas relacionadas às escolas e hospitais para os moradores, não foram respondidas pela Prefeitura.

A falta de esforços da prefeitura em dar as mínimas condições de moradia e em cogitar a urbanização da vila pareceu ter como objetivo a sua crescente degradação. Quanto pior a condição de vida desses moradores, mais justificativa tem-se para o seu desalojo.

Diversos projetos de revalorização do centro pressionaram a realocação da vila, sendo que a Copa do Mundo 2014 pareceu ser o catalisador desse processo.



Foto 134: Derrubada dos barracos no dia 12.5.11  
Fonte: Site Porto Imagens



Foto 135: Processo concluído em 24.5.11  
Fonte: Site Porto Imagens

Embora defendêssemos a urbanização da vila, também vemos que esse processo de transferência alcançou alguns resultados positivos. Entretanto, é de fundamental importância que a Prefeitura siga dando apoio, nos próximos anos, na adaptação dessa comunidade nesse novo espaço, objetivando torná-lo em um novo Pedaco, um novo Lugar.

Finalizada a identificação da área foco do projeto de revitalização do Cais Mauá e as áreas do entorno que apresentam possíveis relações sócio-urbanas com esta, iniciamos o último capítulo, o qual analisa o Cais Mauá pelas lentes de Puerto Madero.

## **5 LENDO E RELENDO O CAIS MAUÁ PELAS LENTES DE PUERTO MADERO**

Aproximar dois espaços, independente de quais, sempre será uma tarefa complexa, e quando se trata de países distintos, a dificuldade é ainda maior. Assim, é em busca das similitudes e diferenças que essa tarefa deve ser levada adiante. É a partir da seguinte pergunta que esse capítulo se produz: como o conhecimento de Puerto Madero pode auxiliar no desenvolvimento do projeto para o Cais Mauá?

Para estruturar esse capítulo, inicialmente é desenvolvida a Análise de Integração Urbana do projeto de Puerto Madero e do Projeto Cais Mauá, onde são investigados os Fatores de Integração com a Cidade e com o Local.

Logo, por uma perspectiva comparativa, são apresentadas possíveis relações entre aspectos jurídico-administrativos dos dois projetos, entre os projetos em si e entre seus espaços do entorno.

Por fim, voltaremos nosso olhar para o Cais Mauá, e baseando-nos na Análise de Integração Urbana e na experiência de Puerto Madero, apontaremos possibilidades de revitalização para cada um dos três setores do Cais Mauá.

### **5.1 Análise de Integração Urbana**

A análise de Integração Urbana, como vista na metodologia, é dividida em Integração com a Cidade e Integração com o Local. Como essa pesquisa se propôs a investigar, primordialmente, a influência dos projetos no entorno dos portos revitalizados, fica claro que, embora também se analise a Integração com a Cidade, estamos mais apropriados a realizar o segundo tipo de análise, a Integração com o Local.

Ao realizar a análise de Integração Urbana de espaços portuários com projetos já concretizados (Puerto Madero), investiga-se o antes e o depois dos espaços. Por sua vez, nos projetos em fase de planejamento (Cais Mauá), tem-se dois objetos: a atual realidade espacial do Cais Mauá, do seu entorno e da cidade e o projeto de revitalização. Como apenas o consórcio Porto Cais Mauá Brasil S.A. enviou projeto - Projeto Cais Mauá -, apenas esse será analisado. Desejaríamos, entretanto, ter em mãos diversos projetos, possibilitando a análise de um maior número de projetos.

A análise de Integração Urbana completa encontra-se no apêndice 11, sendo que a síntese aqui apresentada estrutura-se do seguinte modo:

**Integração com a Cidade:** Puerto Madero (Aspectos Positivos) e Cais Mauá (Aspectos Positivos e Negativos);

**Integração com o Local:** Puerto Madero (Aspectos Positivos e Negativos) e Cais Mauá (Aspectos Positivos e Negativos)

A Integração com a Cidade está relacionada ao grau de integração existente entre o projeto de renovação da área portuária e o planejamento da cidade.

A respeito de Puerto Madero, a análise de Integração com a Cidade revela aspectos positivos, tais como:

- O espaço portuário foi selecionado porque estava degradado e abandonado e porque se localiza ao lado do centro, área muito valorizada;
- O projeto está integrado com outros projetos da cidade, principalmente no que diz respeito aos atrativos turísticos, criando uma ampla e diversificada rede de atrativos, atraindo turistas. Além disso, incentiva investimentos em outras áreas da cidade;
- A maturação do desenho urbano se deu progressivamente, alcançando alto grau de acordo entre a maioria dos arquitetos envolvidos, entes públicos e investidores privados;
- A verba estatal investida em Puerto Madero, principalmente em acessibilidade e infraestrutura básica, veio por intermédio da licitação dos armazéns e dos terrenos.

Com relação ao **Cais Mauá**, destacam-se os seguintes **aspectos positivos**:

- A área do Cais Mauá foi selecionada para revitalização por localizar-se próximo ao centro, por estar subutilizado desde os anos 70 e por ter potencial paisagístico. O momento para a revitalização é perfeito, visto a proximidade da Copa do Mundo 2014;
- O projeto do Cais deve incentivar outros investimentos na cidade, tanto públicos como privados.

Por sua vez, os **aspectos negativos** são:

- O planejamento do projeto dialoga pouco com o planejamento urbano da cidade – principalmente Orla do Guaíba;
- Com base no Edital da Concorrência 2010, não deve utilizar a verba arrecadada na licitação para a instalação das infra-estruturas necessárias na área do Cais, deixando-a “perder-se” nos cofres públicos;
- Apenas 1 projeto foi apresentado, limitando a participação de arquitetos locais no projeto.
- Nota-se baixa consulta/pesquisa de opinião pública a respeito do projeto. As audiências públicas deveriam ser ampliadas no sentido de verificar posições antagônicas protagonizadas,

por exemplo, pelo Movimento Quero Cais (a favor) e o Movimento Defenda a Orla do Guaíba (contra o projeto).

Por sua vez, a análise de **Integração com o Local** investiga a integração da área foco do projeto com os espaços do entorno.

Para o caso de Puerto Madero, a análise de Integração com o Local é realizada observando o grau de interação existente entre as Cenas 1 e 2 – focos do projeto de revitalização e considerados agora como um único espaço –, com cada uma das outras cenas.

Destaca-se que a Cena 5 – Ex Ciudad Deportiva La Boca –, área não utilizada e onde se planeja desenvolver projeto similar a Puerto Madero. Logo, uma análise de Integração com o Local dessa Cena seria diferente das outras, ou seja, dever-se-ia tomar a Cena 5 como o centro – área foco do projeto – e investigar o seu entorno, a semelhança do realizado com Puerto Madero.

Por conseguinte, trabalharemos apenas com quatro Cenas (3, 4, 6 e 7), analisadas separadamente.

Com relação à **Puerto Madero**, foram levantados os seguintes **aspectos positivos**:

**Cena 3:** A Costanera Sur foi a única Cena a receber investimentos diretos do projeto (resposta intencional).

Houve melhoras na acessibilidade, na infra-estrutura e no acesso aos serviços oferecidos.

Os três eixos principais de Puerto Madero se conectam diretamente à Costanera Sur, integrando também a Reserva Ecológica.

**Cena 4:** A Reserva Ecológica teve maior visibilidade tanto dos entes públicos quanto dos moradores de Buenos Aires.

Melhorou o acesso à área, o que proporcionou a atual utilização por uma diversidade de atores em diferentes dias da semana.

**Cena 6:** Melhorou a acessibilidade à Vila Rodrigo Bueno e a aproximou ao tecido urbano.

**Cena 7:** San Telmo já vinha em uma tendência de revalorização e foi impulsionado pelo projeto de Puerto Madero.

Tem relativa boa integração urbana com o projeto, com a natural extensão da Rua Estados Unidos até a área do projeto.

A revitalização dos históricos armazéns de Puerto Madero aproximou-se às fachadas dos edifícios históricos de San Telmo. A restauração do interior de imóveis em San Telmo,

para fins de residência, hotéis, restaurantes, bares, galerias de arte, entre outros serviços, aproxima-se ao *design* de interior moderno de Puerto Madero

Já os pontos negativos foram:

Não modifica em nada a Avenida Eduardo Madero, barreira que dificulta o acesso ao porto

**Cena 3:** Na relação com a Costanera Sur, observa-se uma fragmentação socioespacial, onde os moradores das Cenas 1 e 2 não costumam se “misturar” com os frequentadores da Costanera, que por sua vez também frequentam muito pouco os espaços públicos da área revitalizada.

Não há alinhamento nas formas dos espaços públicos, sendo esse um dos fatores que estimula a auto-segregação dos usuários da Cena 2 e a fragmentação entre essa e a Cena 3.

**Cena 4:** O projeto, embora tenha conseguido aproximar fisicamente o tecido urbano ao rio, parece não ter trabalhado suficientemente em conjunto com as autoridades responsáveis pela reserva, visto que o contato com o rio segue sendo raro e difícil.

É necessário maior aporte de verbas do governo da cidade para a Reserva Ecológica, possibilitando melhorar sua manutenção e desenvolver projetos ambientais.

**Cena 6:** A Vila Rodrigo Bueno é o espaço intencionalmente mascarado do entorno, tanto pelos entes privados como pelos públicos. É um espaço segregado, e a cada ano, desde o início do projeto, a pressão para seu desalojo aumenta.

Não há alinhamento entre as fachadas, sendo essas marcadas pelo extremo contraste.

A resposta positiva de aproximação dessa cena ao tecido urbano não foi intencional.

**Cena 7:** as respostas positivas nessa cena não foram intencionais – com exceção da Rua Estados Unidos.

No caso do Cais Mauá, é analisada a integração da Cena 1 – Cais Mauá – com todas as outras Cenas, com exceção da Vila Chocolateiro (Cena 8), já realocada. Assim, os principais **aspectos positivos** são:

**Cena 2:** Deve haver revalorização imobiliária da Avenida Mauá, com inclusão de novos moradores e expulsão de poucos, pois não há muitos moradores. Valorização do setor comercial e investimentos em infra-estrutura. Resposta não intencional.

**Cena 3:** O projeto não parece criar respostas positivas que se integre com a Orla.

**Cena 4:** Boa relação da Praça da Alfândega, de característica cultural, com as atividades de mesma natureza na área próximo ao Pórtico Central. Incerta com relação ao eixo da Igreja das Dores.

Constrói uma passagem na altura do Camelódromo ao Cais. Basta saber que tipo de passagem é essa, e quais as relações que esses atores terão com os serviços instalados nas docas.

**Cena 5:** Com criatividade, o projeto propicia continuidade para pedestres, construindo uma elevada entre a Praça Brigadeiro Sampaio e o Setor 1 do cais e ultrapassando a barreira representada pela Avenida Mauá e pelo MURO

O alinhamento de fachadas, praça – elevada (tapete verde) – rio, permite melhorar condições de acesso desses atores, necessidade imediata do entorno.

**Cena 6:** Pode haver valorização dos dois espaços dessa cena. Os carros terão acesso ao Setor 3 do cais, ou pela Ramiro Barcelos ou por uma elevada na altura da rodoviária (eixos longitudinais)

Embora não seja um eixo urbano principal, a extensão da Ramiro Barcelos (eixo longitudinal) para dentro da área conecta diversos bairros da cidade, não sendo necessário ir até o centro para acessar a área do porto. Pontua-se que a abertura dessa passagem não seria relevante se fossem proibidos carros na área do porto, como defendemos.

A revitalização da Rua Voluntários da Pátria (Eixo longitudinal), já iniciada na parte norte da cidade, dará o impulso para a revalorização dessa cena.

**Cena 7:** não foram encontradas respostas relevantes dentro da área do projeto para essa cena.

Os pontos negativos:

**Cena 2:** A permanência do MURO deve dificultar e postergar essas modificações, mas tudo indica que elas ocorrerão.

A presença do MURO quebra a continuidade do espaço, favorece a fragmentação das duas áreas e dificulta transformar o Cais Mauá em um atrativo turístico representativo nacional e internacionalmente.

Embora seja o principal eixo longitudinal, não há projetos para a Avenida Mauá. Os potenciais imobiliário e paisagístico da cena não parecem ter sido levados em consideração. Poderia estar havendo licitações para os edifícios abandonados na avenida. Assim, a resposta partiria da Avenida Mauá para o que está sendo realizado no Cais.

**Cena 3:** A implantação de um shopping deve ser melhor discutida, pois não parece ser inovadora nem funcionar como atrativo turístico. Aparentemente, não está integrado com as características de espaço de cultura e de natureza representados pela Usina do Gasômetro e pela orla respectivamente.



A construção de um shopping não deve ser decidida pontualmente, mas sim no contexto do projeto como um todo, analisando prós e contras de impactos que causará nas comunidades do entorno, como nos pequenos comerciantes do centro.

O Shopping parece se tornar uma barreira física na paisagem, que não facilita a continuidade de pedestres. Também se constitui como um marco na paisagem que pode funcionar como uma fronteira simbólica (área de lazer paga – área de lazer gratuita), dificultando a transição Orla - Cais de alguns atores sociais.

**Cena 4:** É possível que o projeto promova ou contribua para a segregação de atores, uma vez que o público que atualmente utiliza a Mancha Centro é de menor poder aquisitivo que os serviços que deseja-se oferecer no cais, logo eles terão acesso limitado aos serviços.

Há poucas respostas na área renovada para as necessidades da Mancha Centro, que congrega um altíssimo número de pessoas. Não interage com as características do Mercado Público.

Insuficiente continuidade para pedestres. Não inova nos acessos possíveis para a Mancha Centro.

O projeto congestionará ainda mais a Mancha Centro.

**Cena 5:** Talvez um shopping não seja o que esses moradores mais precisem para essa área.

**Cena 6:** Não parece existir continuidade para pedestres entre essa cena e o Setor 3 do Cais, como por exemplo a criação de elevadas para sobrepassar a barreira do trem.

As possíveis respostas positivas nessa cena não serão intencionais.

**Cena 7:** O projeto não prevê nenhum tipo de integração com essas ilhas.

Em uma visão mais global, o projeto de Puerto Madero alcança excelentes resultados na Integração com a Cidade: interliga-se a outros atrativos turísticos da cidade, melhora a imagem da cidade no exterior e conseqüentemente impulsiona a chegada de turistas. Também alcança bons resultados na interação com o local, como revitalização da Costanera Sur, maior atenção à Reserva Ecológica e positiva influência no desenvolvimento turístico de San Telmo. Contudo, falha em alguns pontos, como o uso por poucos atores sociais dos parques construídos na Cena 2, a fragmentação socioespacial existente entre a Cena 2 e a Cena 3 e a segregação total da Vila Rodrigo Bueno.

O Projeto Cais Mauá mostra melhores resultados na Integração com a Cidade do que na Integração com o Local. Na primeira perspectiva, inclui atores sociais de alto poder

aquisitivo que habitam fora do centro e melhora a imagem da cidade, podendo atrair novos investimentos.

Na perspectiva da Integração com o Local, não é bem sucedida em inserir na área revitalizada os atores usuários do entorno. Com a construção do shopping pode contribuir para a fragmentação socioespacial. Ao prever edifícios muito altos – no tamanho e no poder aquisitivo dos usuários – ao lado do Lago, cobre as vistas e selecionando um único perfil de pessoas (hotel cinco estrelas e escritórios comerciais). Não inova no projeto, sugerindo a lógica atual dos shoppings (área comercial e torres de escritórios). Apresenta um bom projeto para superar a barreira do MURO, a elevada conectando a Praça Brigadeiros Sampaio com o Setor 1 do cais.

Da análise até aqui realizada, fica evidente a necessidade de desenvolvimento de mais projetos, sendo possível a aplicação dessa análise para todos eles, apontando mais pontos positivos.

Seguimos então na tarefa de aproximação entre aspectos dos projetos de Puerto Madero, do Cais Mauá e de seus entorno.

## **5.2 Possíveis relações entre Puerto Madero e Cais Mauá**

Pelas semelhanças entre os dois casos estudados, é possível estabelecer relações entre: as negociações, fase de planejamento; aspectos arquitetônicos e urbanísticos dos projetos; e espaços do entorno, como as áreas de natureza, os centros, os bairros vizinhos, vazios urbanos e as duas vilas.

Iniciamos então com algumas conexões possíveis entre os planejamentos. Ambos são realizados em parceria público-privada. Em Buenos Aires, criou-se a uma S.A. com representantes do município e da União (*Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.*), que licitou e vendeu cada armazém e terreno separadamente. Assim, o poder público segue responsáveis pela área, embora tenham vendido as propriedades. Em Porto Alegre, foi realizada uma única licitação, firmando contrato entre o Estado do Rio Grande do Sul e a S.A. vencedora (Consórcio Porto Cais Mauá do Brasil S.A.), ficando essa responsável pela exploração da área por 25 anos. Nesse tipo único de licitação, o governo parece não arrecadar tanto como poderia se realizasse diversas licitações, além de perder parte do controle sobre o que será construído em cada parte do porto, como e por quem será utilizado.

Um ponto marcante entre os dois projetos está relacionado com o destino da verba arrecadada com o processo de licitação. A verba estatal investida em Puerto Madero, principalmente em acessibilidade e infra-estrutura básica, veio por intermédio da venda dos armazéns e dos terrenos. Logo é uma verba proveniente da mesma área onde foi investida. Em Porto Alegre, a verba investida na infra-estrutura básica e acessibilidade no Cais Mauá não serão os 2.5 milhões/ano arrecadados pela licitação, que, nos três primeiros anos, serão pagos apenas 10%. O consórcio vencedor, a princípio, investirá cerca de 450 milhões de reais no projeto.

Com relação ao projeto arquitetônico, em Buenos Aires participaram do concurso 96 projetos, em Porto Alegre houve 1. A licitação em Porto Alegre, por diferentes motivos, não possibilitou a organização de escritórios arquitetônicos menores. Em Puerto Madero houve concurso arquitetônico, onde arquitetos e urbanistas apresentaram seus projetos. Essa exclusividade para argentinos valorizou a classe e reflete em projetos planejados por arquitetos que conhecem a cidade. Em Porto Alegre, os dois entes responsáveis são da Espanha e de Curitiba, que apenas recentemente entraram em contato com a cidade.

Nesse momento, estabeleceremos relações entre os projetos arquitetônicos e urbanísticos. Nas áreas focos dos projetos, inicialmente destacam-se as diferentes áreas disponíveis para novas construções, muito grande para Puerto Madero (toda Cena 2), e pequena para o Cais Mauá, Setores 1 e 3. No primeiro caso foi possível a construção de diversos empreendimentos imobiliários. Já no segundo caso, devido à pequena área, acreditamos que, visto o pequena espaço público disponível, devam ser construídas poucas edificações. As construções de edifícios comerciais e shoppings estão presentes para viabilizar financeiramente o projeto, mas essa não parece ser a melhor opção urbanística para a área.

No que diz respeito às áreas públicas focos dos projetos, em Puerto Madero os principais atores sociais presentes são de alto poder aquisitivo que trabalham ou estudam próximos e turistas. Em Porto Alegre, o projeto segue a mesma tendência, com a diferença de que aqui não há turistas suficientes, o que pode levar a um uso ainda mais limitado. Assim, acreditamos que Porto Alegre deva diferenciar-se de Buenos Aires, instalando empreendimentos pagos e gratuitos nos armazéns e com maior mix de atividades. Os armazéns de Puerto Madero são maiores que os do Cais Mauá, e permitiram escritórios e flats no segundo andar, além de uma grande universidade. Os armazéns do Cais Mauá parecem ser ideais para pequenos negócios.

Puerto Madero começou sua revitalização pela parte norte, mais próxima ao centro financeiro de Buenos Aires. O Projeto Cais Mauá, vencedor do Edital 2010, planeja começar a revitalização pelos armazéns. Acreditamos que a opção mais ideal seria iniciar pelo setor da Usina do Gasômetro até o Pórtico Central, por ser essa a área com maior fluxo de pessoas no entorno e de maior necessidade de conexão com a orla.

Mais de 20 anos após a implantação do projeto de Puerto Madero, deu-se início as obras de um shopping, localizado na altura do Dique 4. A construção do shopping no Setor 1 do Cais Mauá é uma das principais sugestões do projeto. Acreditamos não ser necessário um shopping na área revitalizada.

Foi construído um trem turístico de alta tecnologia em Puerto Madero. O protótipo tem apenas três estações, e o sucesso do empreendimento ainda é incerto. Entretanto, tem potencial para aumentar a linha e melhorar a aceitação. Em Porto Alegre, existe o projeto da instalação de um trem nas linhas férreas abandonadas no cais; também existe o projeto do Bonde Histórico no centro. Também sugerimos nessa pesquisa um projeto turístico para o Aeromóvel, atualmente abandonado.

Agora faremos correlações entre os espaços do entorno dos projetos. Na Costanera Sur existe um tipo de pérgola (Foto 136) construída ainda nos anos 20, quando esse passeio ainda estava na orla do rio. Esse tipo de construção permite sombra e forma uma espécie de contenção paisagística, tornando o espaço aberto mais familiar, mais amigável. Muda a perspectiva e aproxima a escala, ao que poderíamos chamar de escala humana. Essa construção foi sugerida por um arquiteto argentino (ARQ7) ao observar as fotos do Cais Mauá (Foto 137).



Foto 136: Pérgolas na Costanera Sur  
– Buenos Aires  
Fonte: Otávio Vieira - 22 de julho de 2010



Foto 137: Possível local de instalação de pérgola  
no Cais Mauá  
Fonte: Otávio Vieira - 26 de março de 2011

Os dois eixos longitudinais principais dos projetos têm características semelhantes. A Avenida Eduardo Madero tem intenso movimento ao longo de todo o dia, por causa dos caminhões de carga que conectam todo o país ao Puerto Nuevo, sendo obrigados a cruzar ao longo de Puerto Madero. A Avenida Mauá tem intenso tráfego apenas nos turnos da manhã e tarde, pela chegada dos carros das outras cidades e pelas diversas linhas de ônibus que passam pela avenida. Por motivos diferentes, essas duas barreiras dificultam o acesso à área portuária. Contudo, nenhum dos projetos altera as características dessas avenidas. Em Buenos Aires os caminhões funcionam como uma barreira paisagística, assim como o MURO da Mauá.

Com a realização do projeto, não é difícil prever que terras do entorno que estavam desvalorizadas, se valorizaram (TRADE1). A Avenida Eduardo Madero não tinha imóveis para aumentarem seu valor imobiliário, pois não tem características residenciais, mas a área passando essa avenida, em direção oposta ao rio e antes de chegar ao Casco Histórico, sofreu uma valorização imobiliária. Da mesma maneira, deve haver na Avenida Mauá.

Em Puerto Madero havia toda a área da Cena 2 disponível para construção, possibilitando praticamente a constituição de um novo bairro e dando fôlego financeiro para o projeto. No Cais Mauá, em comparação a Puerto Madero, existe pouco terreno para novas obras, mas se os planejadores observassem o entorno, descobririam o potencial da Avenida Mauá e ainda os vazios urbanos (Cena 6) identificados próximos ao Setor 3 do cais. São nessas duas áreas que os agentes imobiliários deveriam concentrar seus investimentos, tornando-as um apêndice do cais e evitando edifícios na beira da orla.

Isso não está planejado para Porto Alegre, e, atualmente, esses dois espaços parecem se comportar mais como a *ex Ciudad Deportiva La Boca*, onde investidores compraram e esperam sua valorização para construir ou vender. Na Avenida Mauá, já existem negociações de imóveis sendo efetuadas com esse objetivo.

No que diz respeito às áreas verdes, primeiramente destaca-se que ambas os cursos de água estão poluídos, inclusive as ao longo dos diques de Puerto Madero. No Lago Guaíba e no Rio de La Plata encontram-se as respectivas placas: “Perigo, águas profundas, local impróprio para banho” e “Águas poluídas e profundas”. Ambas as orlas são formadas por pedras, resultado dos aterros realizados.

O padrão de uso da Costanera Sur é semelhante ao da orla do Guaíba, grande afluência de público nos finais de semana ensolarados e pouco utilizados nos dias de semana. Isso parece ser a características de espaços de lazer ao ar livre nas grandes cidades. O projeto de Puerto Madero criou uma fragmentação com a Costanera Sur, onde os usuários de cada

espaço não costumam transitar de um ao outro. Por isso, deve-se estar atento para que esse fenômeno não ocorra na transição entre a Orla e o Cais Mauá, e que a construção do shopping parece incentivá-lo.

Em Puerto Madero, não parece existir espaço verde semelhante às Ilhas do delta do Jacuí. Esse potencial é único e deve ser aproveitado. Ao integrar o projeto com as ilhas, o primeiro se tornará mais atrativo e possibilitará um uso mais sustentável às ilhas.

A construção de edifícios, mesmo residenciais, não aproxima o contato da população com o rio. Isso é observado em Puerto Madero, onde, entre outras causas, não houve aproximação das pessoas com o rio. Da mesma forma, não deve aproximar essa relação em Porto Alegre. Para tal, a criação ou revitalização de espaços naturais públicos próximo ao rio parece ser a melhor opção, como foi com a reabilitação da Costanera Sur. No Cais Mauá, o único espaço verde planejado localiza-se na terceira doca do Setor 3, próxima ao antigo Frigorífico Cibrazem.

Não parece ter havido grandes modificações no centro de Buenos Aires. As conexões urbanas entre esse espaço e a área do porto são poucas, e a população tem perfis diferentes. Criou um espaço de lazer para que os trabalhadores do centro pudessem aproveitar em seus momentos de folga, o que acontece apenas em algumas ocasiões.

Em Porto Alegre, a conexão entre o centro e o cais é fragmentada pela barreira do MURO, e sem a sua retirada esses dois espaços continuarão fragmentados, visto, como Puerto Madero, a grande diferença de classe social que utiliza as duas áreas. Logo, Puerto Madero falha nessa conexão sociourbana, tanto ao criar serviços caros na área revitalizada como ao não criar soluções inovadoras e criativas para resolver o problema da conexão urbana. Porto Alegre pode aprender dessa experiência e planejar soluções, que parece ser mais possível do que em Buenos Aires, pois o centro aqui está mais próximo ao porto.

O bairro de San Telmo integrou-se ao projeto do Cais Mauá por também ter um alto potencial turístico, o que incentivou o desenvolvimento de ambos os espaços. Em Porto Alegre tem-se o Pedacão das Paralelas com características apenas semelhantes, principalmente no que diz respeito ao modo de socialização da vizinhança. Não tem, entretanto, o potencial turístico de San Telmo, mas nesse pedaço estão presentes relevantes atrativos, e que por isso deve ser pensado conjuntamente com o cais. O Puerto Madero cria um novo espaço de lazer para os moradores de San Telmo, aproximando também a Reserva Ecológica. Aqui já existe esse espaço, representado pela orla, e com o projeto do cais deve-se criar ainda mais um.

Por fim, analisa-se a situação das duas vilas apresentadas. As realidades das habitações auto construídas nos países latino-americanos, africanos e do sul e sudeste asiático são bastante similares. Argentina e Brasil, em face à possível correlação entre os acontecimentos históricos, pelo menos do último século, e conseqüentemente da urbanização das cidades, se permitem comparar de maneira bastante consistente. Tal análise salienta aspectos importantes de cada realidade.

O que influencia a remoção da comunidade da Villa Rodrigo Bueno é um projeto em especial, o de Puerto Madero; por sua vez, em Porto Alegre, o que pressionou a realocação da Vila Chocolateiro foi o contexto geral de revitalização do centro. O contraste visual das fotos é similar nas duas cidades: edificações precárias auto-construídas em primeiro plano e torres de edifícios de alto poder aquisitivo em segundo plano.

Existem diversos problemas no que diz respeito à realocação da comunidade da Vila Chocolateiro, não obstante, ao se comparar com a tentativa de remoção da Villa Rodrigo Bueno, o caso porto alegre apresenta um nível de organização melhor. Entende-se, entretanto, que o contexto de Buenos Aires, devido à aglomeração de pessoas e dimensão da cidade, parece ser mais complexo que o de Porto Alegre, o que não justifica a falta de planejamento apresentada.

A Villa Rodrigo Bueno cresceu em um terreno de desinteresse urbano, e depois da revitalização de Puerto Madero, o tecido urbano se aproximou dela, o que a valorizou e a transformou em uma área de interesse. Por sua vez, a Vila Chocolateiro já surgiu em uma área de interesse, que nos últimos anos, devido aos projetos de revitalização do centro de Porto Alegre, se valorizou ainda mais.

As características apontadas dos *asentamientos* da grande Buenos Aires se assemelham às ocupações realizadas em prédios abandonados nos centros das cidades brasileiras, fenômeno que também acontece em Buenos Aires. Essas características seriam: os moradores não percebem o local ocupado como uma resolução habitacional transitória, mas sim como uma melhora a médio e longo prazo; são decididas e organizadas coletivamente e com uma estratégia prévia; estão localizados em terra privada; imediatamente à invasão se busca a legitimação ante ao Estado; construções mais firmes; e se trata de atores sociais previamente urbanizados, não sendo seus primeiros habitat urbanos. Os nomes estão relacionados aos dias em que as ocupações ocorreram: “17 de octubre” e “2 de abril” em Buenos Aires; e “Ocupação 20 de novembro” em Porto Alegre, caso do edifício localizado na Avenida Mauá esquina Caldas Junior.

Após o apontamento de alguns aspectos surgidos ao pensar os dois projetos em relação entre si, refletir-se-á sobre possibilidades para a área foco da revitalização do Cais Mauá.

### **5.3 Os três setores do Cais Mauá e suas relações com o entorno – levantando possibilidades**

Diante da falta de opções de projetos arquitetônicos para avaliar e julgar, a população fica entre ser a favor de um projeto que pode não ser o ideal, mas pelo menos um projeto, ou ser contra o mesmo e ter que postergar ainda mais a tão esperada revitalização. Nessa perspectiva, o estudo de mais projetos para o porto certamente levantaria novas possibilidades, abordaria outros aspectos e proporia soluções inovadoras e oportunas.

Assim, baseado no estudo realizado, levantaremos outra possibilidade para o Cais Mauá, visto ser essa uma de nossas principais críticas, a falta de opções de projetos para poder julgá-los e debatê-los entre os distintos atores sociais (Figura 41).

Destacamos que essa é apenas uma das várias possibilidades para o Cais Mauá e, portanto, deve ser debatida com outros especialistas. Logo, não pretendemos tomá-lo como o projeto ideal nem como definitivo, mas apenas apontar outra possibilidade, sujeita a modificações

O foco do projeto aqui sugerido – Projeto Cais Mauá Integrado – baseia-se primordialmente em uma integração local. Contudo, a integração com a cidade também está presente, para tal foca no turismo de eventos e negócios, visto esse ser o mais relevante na cidade de Porto Alegre (TRADE2).

Primeiramente, com relação à Avenida Mauá, observa-se a necessidade de integrá-la ao projeto, como forma de evitar construções na área do porto. É necessário indicar opções de projetos de engenharia para a retirada ou rebaixada do MURO, que acreditamos seria o principal impulsionador do projeto. A revitalização dessa avenida deve se dar no seu espaço público e nos edifícios privados, estimulando assim o aumento dos usos comerciais e residenciais, aumentando a circulação de pessoas e consequentemente melhorando a segurança. O reduzido volume de trânsito na avenida no turno da noite deve contribuir para a revitalização da área, com a instalação de serviços gastronômicos e lojas.

Assim, na área do Cais Mauá não seriam construídos edifícios residenciais nem comerciais. Esses estariam localizados na Avenida Mauá e na Cena 6.



A diminuição do limite de velocidade e a mudança de algumas linhas de ônibus da rota da avenida são fatores que facilitariam a circulação de pedestres e a revitalização da avenida.

Defendemos limitado acesso de automóveis e construção de estacionamentos no Cais Mauá. O alto número de edifícios de estacionamentos localizados na Avenida Mauá (20) e de vazios urbanos e estacionamentos na Cena 6, além dos disponíveis ao longo desta avenida e na frente da Usina do Gasômetro, certamente são suficientes para a população que deseja chegar de carro ao porto, sendo necessário apenas criar qualificados acessos para pedestres.

Destaca-se ainda que, nos finais de semana e nos turnos da noite, horários de grandes eventos, esses estacionamentos costumam ficar mais vazios, disponibilizando assim as vagas necessárias.

No que diz respeito aos acessos à área revitalizada, as quatro entradas atuais devem ser valorizadas: a passagem subterrânea localizada na altura do Mercado Público, o Pórtico Central, a entrada na altura da Igreja das Dores e a entrada lateral da Usina do Gasômetro. Duas elevadas devem ser criadas, uma na altura da Praça Brigadeiro Sampaio e outra na altura do Camelódromo. A última entrada, apenas para automóveis, se daria na esquina da Rua Ramiro Barcelos com a Avenida Castelo Branco.

Numa visão geral do projeto temos:

**Setor 1:** integrando-se com a Orla do Guaíba, com a Usina do Gasômetro e com o Pedacço das Paralelas.

**Setor 2:** integrando-se com a Orla do Guaíba, com a Avenida Mauá e principalmente com a Mancha Centro.

**Setor 3:** integrando-se com a Mancha Centro, com a Cena 6 e com o resto da cidade como um todo.

PROJETO CAIS MAUÁ INTEGRADO

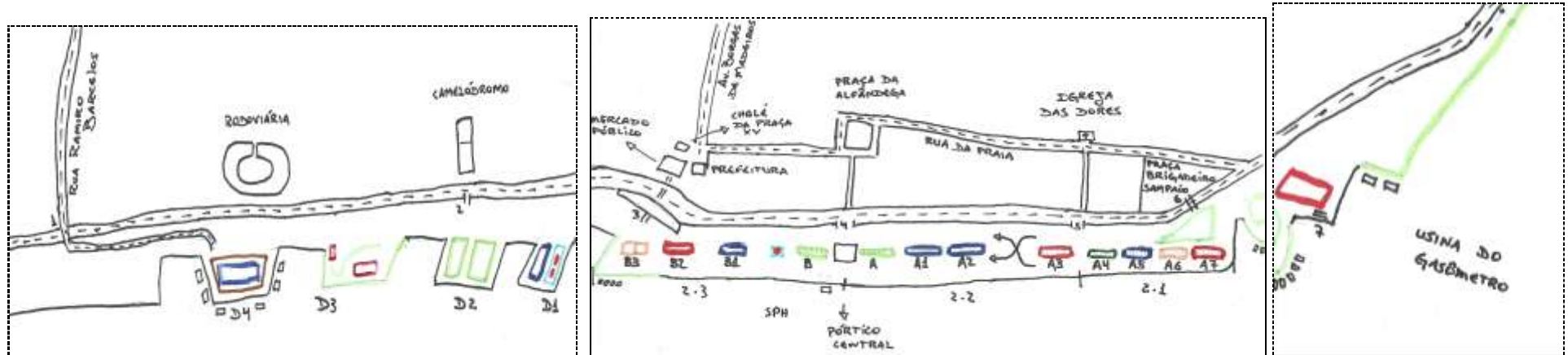


Figura 41: Projeto Cais Mauá Integrado  
 Fonte: o autor, 2011

Croquis sem escala

Legenda	Total:
1 – 7 – Entradas -	
Gastronomia e Lojas -	6
Cultura	5
Espaço Verde Livre ou Armazéns para Eventos. 3 e 4	3 e 4
Instituição do Governo	2
Esportes e pequenos eventos - Laranja	2
Ensino	1
Terminal Turístico	1

O **Setor 1** do Cais Mauá deve ter relação direta com as seguintes cenas do seu entorno:

- A orla do Guaíba: paisagem natural e lazer gratuito.
- Usina do Gasômetro: Centro cultural, lazer de baixo custo e gratuito.
- Pedaco das Paralelas: uso cotidiano dos moradores.

Deve-se abrir a conexão entre Orla e Cais (portão lateral da Usina) sem a criação de barreiras físicas e criando atividades de natureza semelhante às descritas acima.

Assim, nesse setor estaria uma praça pública e uma marina pública de pequeno porte.

Tal espaço aberto e de paisagem natural, não descaracteriza a Usina do Gasômetro com outro edifício ao lado e permite a realização de eventos, como feiras, shows e teatros.

Uma feira no final de semana, ao estilo do Brique da Redenção, seria uma possibilidade para essa área. Esse evento é um dos que mais representam a identidade de Porto Alegre e um dos mais importantes atrativos turísticos; tem o mérito de reunir artistas locais e de ser um ponto de encontro semanal para variados tipos de pessoas. O Brique é atrativo para a comunidade local, por isso, é atrativo para os turistas. A feira atrairia a comunidade moradora do Pedaco das Paralelas, pois essa claramente se identifica com feiras e comércios de pequeno porte.

Houve, por longos anos, uma marina pública nesse Setor, recentemente fechada com o objetivo de liberar a área para a revitalização. Esse espaço já tem a identidade de marina, constituindo-se como um Lugar ou um Pedaco para certos atores. Essa atividade, ao permitir amplo espaço livre, dá continuidade à paisagem natural representada pela orla e pelo lago, facilita a transição entre a orla e o cais, e também dá a possibilidade de permanecer e apreciar a paisagem (atendendo às necessidade de uso cotidiano), além da realização de eventos (atividade cultural).

Construção de uma passagem elevada que supere a barreira do MURO e conecte a Mancha Centro e o Pedaco das Paralelas ao Setor 1, dando continuidade ao “corredor” cultural, representado pelos seguintes espaços: Museu do CEEE, Santander Cultural, Memorial do RS, MARGS, CCMQ e Museu do Trabalho, esse último localizado na Praça Brigadeiro Sampaio, terminando na Usina do Gasômetro.

O **Setor 2** deve destacar-se pelo mix de atividades: comerciais, culturais, recreativas, esportivas e de ensino. Isso possibilitará a multiterritorialidade no espaço do cais, ou seja, uso por distintos atores sociais em diferentes dias e turnos.

Tendo em vista a privilegiada paisagem do cais e do lago, bastam poucos empreendimentos para atrair pessoas nos finais de semana, logo, o grande desafio parece estar

nos dias de semana e nos turnos noturnos, normalmente menos frequentados em projetos dessa natureza.

Nessa proposta, os armazéns são divididos em três setores: 2.1 – do setor 1 até a Avenida Padre Tomé (altura da Igreja das Dores); 2.2 – da Igreja das Dores até o Pórtico Central; e 2.3 – do Pórtico Central ao início do Setor 3.

O **Setor 2.1** é composto de um total de 4 fileiras de armazéns (A-7, A-6, A-5 e A-4) com 6 armazéns cada uma. O A-7 não é tombado, mas pode ser mantido, pois se encontra, assim como os outros, em estado regular de conservação. As atividades nesses espaços devem estar integradas com a Orla do Guaíba e com a Usina do Gasômetro.

Nos armazéns **A-7 e A-6**:

- Espaços culturais inspirados na Usina do Gasômetro, permitindo shows, teatros, exposições, cinema, e também ensaios desses grupos. Assim, esse espaço integrar-se-á ao circuito cultural descrito anteriormente.
- A construção de um espaço multiuso para competições esportivas, exposições e pequenos eventos, possíveis em ambientes fechados.

Outra opção é uma pista de skate dentro de um armazém nesse setor – como existe no porto da cidade de Rosário, Argentina. Além de ser um projeto de baixo custo e uma atividade gratuita que incentiva a prática de esporte entre os jovens, conectaria o Parque Marinha, localizado na orla do Guaíba e reduto de skatistas, com o Cais Mauá.

- Instalação de obras de arte no espaço público do porto, que estejam em relação com as já existentes na orla (poderia se estender por toda a linha dos armazéns).

Na altura dos armazéns **A-5 e A-4**, inicia-se a Avenida Mauá inicia:

**A-5**: Primeiros serviços gastronômicos, de baixo custo, tomando como padrão o médio o poder aquisitivo dos atores sociais que frequentam a Usina do Gasômetro e a orla.

Esses tipos de serviços fariam a conexão gradual entre as atividades comerciais de maior custo que se deseja estabelecer nos armazéns.

**A-4**: Instituição de Ensino.

O **Setor 2.2** é composto pelos armazéns **A-3, A-2, A-1, A**, Subestação retificadora de corrente (entre o armazém A e o armazém A-1) e o Refeitório (entre os armazéns A-3 e A-2, não tombado).

**A-3**: Em um dos armazéns já está a instalada a sala de ensaios da OSPA. Seguir com esse tipo de atividade, como artes cênicas, plástica ou música, semelhantes ao A-7. Sugerimos a instalação do Museu de Arte Contemporânea (planejado para instalar-se no cais).

**Refeitório:** liberar para conexão entre o caminho de pedestres anterior e posterior do cais.

**A-2:** Serviços gastronômicos de custo médio e alto e lojas

**A-1:** Serviços gastronômicos de custo médio e alto.

**A e Subestação:** livres para eventos, como Bienal do Mercosul, Feira do Livro, entre outros. Esses espaços já têm essa identidade, pois há mais de uma década recebem eventos esporádicos. Com espaços livres, o cais se torna mais versátil, recebendo diferentes tipos de eventos e públicos.

**Pórtico Central:** Informações Turísticas e culturais.

O **Setor 2.3** é composto pelos armazéns **B, B-1, B-2, B-3** e o Prédio da **SPH**.

**B:** Como o armazém A, esse deve ficar livre para eventos.

**SPH:** Segue com sua sede. Há décadas a SPH está instalada nesse edifício e não existe um claro motivo para deslocar-la daí. Criar um museu histórico do porto de Porto Alegre.

**B-1:** Serviços gastronômicos e comerciais de custo médio, relacionando-se com o tipo de comércio praticado no Mercado Público.

**B-2:** Espaço cultural, relacionando-se valorizando o Mercado Público e a Prefeitura de Porto Alegre.

**B-3:** Retirada da Anvisa e instalação de área para esportes (náutico) e recreação.

Em uma visão global do Setor 2, tem-se então: 4 armazéns para gastronomia; 3 para cultura; 2 para esporte, recreação e pequenos eventos; 2 para eventos; 1 para ensino; e 1 para instituição governamental.

Todas essas atividades estão divididas harmonicamente entre os três setores ao longo dos armazéns. Essa variedade de serviços possibilitará um uso não apenas nos finais de semana, mas também nos três turnos dos dias de semana.

Os serviços gastronômicos estão presentes nos três setores, sendo que os de custo mais alto estão no meio, próximo ao Pórtico Central, pois, não os localizando nas extremidades, não desestimulariam a entrada dos atores de menor renda.

Por último, está o **Setor 3**, formado pelos armazéns C1 e C2 (Doca 1), C3 e C4 (Doca 2) e Doca 3 (Praça Edgar Schneider, e os edifícios do Entrepasto Frigorífico e de Pesca Cibrazem).

O Setor 3 é um espaço, desde a construção do MURO, esquecido pela população de Porto Alegre, que se identifica pouco com esses espaços. Tem amplo espaço livre e, por isso, possibilita inovações. Com esse pensamento, sugerimos que as atividades nas docas se integrem com os bairros de maior renda da cidade.

Para tal, será construído um acesso pra veículos e pedestres na esquina da Ramiro Barcelos com a Avenida Castelo Branco, permitindo a circulação nas Docas 4 e 3. Será construído um estacionamento na Doca 3. A alta quantidade de estacionamentos disponíveis nos Vazios Urbanos da zona 6 possibilitarão um aumento no número de vagas.

**Doca 1:** Essa doca é a única que se integra às características da Mancha Centro.

O armazém C-1 abriga a Estação Naval do Corpo de Bombeiros. Tendo em vista sua capacidade de desenvolver programas sociais, acreditamos que esse ator deve ali continuar.

Já no armazém C-2, se estabelecerá uma feira permanente de gastronomia popular. Isso possibilitará o uso dos atores vindos da Estação Mercado e do Camelódromo.

**Doca 2:** Construção de um centro de convenções e eventos.

Os armazéns C3 e o C4 são amplos e ideais para serem revitalizados e se tornarem um centro de convenções e eventos. O estacionamento construído na Doca 3 melhorará o acesso para esse centro.

**Doca 3:** A Praça Edgar Schneider era intensamente utilizada pela população de Porto Alegre antes da construção do MURO (1971), e por isso, pode retomar essa característica.

O antigo Frigorífico Cibrazem deve ser utilizado como espaço cultural, à semelhança da Usina do Gasômetro. Sugerimos a instalação do Museu das Águas nesse edifício, de projeto desenvolvido pelo Movimento Defenda o Guaíba<sup>1</sup>.

Esse tipo de museu é comum em portos revitalizados e contribui para o conhecimento da população sobre o tema e para a desejada limpeza das águas do Lago Guaíba, trabalhando em integração com o projeto da Prefeitura de Porto Alegre orçado em 413 milhões de reais (PISA – Projeto Integrado de Sócio-Ambiental).

O Entrepasto de Pesca, embora em péssimo estado de conservação, é modernizado e integra-se como outro espaço cultural para essa doca.

**Doca 4:** Embora essa Doca não esteja inserida no Edital, ela faz parte desse projeto. Com a possível construção da entrada para veículos na altura da Rua Ramiro Barcelos, será necessário construir uma rua até a Doca 3, cruzando a Doca 4; logo, é possível que essa área seja em breve também apropriada.

Nessa Doca será instalado um Terminal Turístico, inserindo Porto Alegre na rota dos transatlânticos turísticos (Buenos Aires, Florianópolis, Rio de Janeiro, Santos, entre outras cidades; e gastronomia e lojas para público de alto poder aquisitivo).

---

<sup>1</sup> <http://museudasaguasdeportoalegre.wordpress.com/>

Nessa possibilidade de ocupação está representado o mix de atividades (mix de cores), sempre presente nos discursos das revitalizações portuárias, e de diferentes poderes aquisitivos dentro da mesma atividade, como gastronomia para diferentes bolsos.

Assim, terminamos a investigação que nos propusemos a fazer sobre os projetos de Puerto Madero e do Cais Mauá.

Seguindo então para as considerações finais, retomaremos os principais aspectos abordados na pesquisa, desde o método e os conceitos utilizados até os dois projetos e suas correlações.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quase dois anos de estudos foram transcorridos para, com muita felicidade, concluirmos temporariamente o documento e seguirmos adiante. Inicialmente, destacamos o enorme crescimento pessoal adquirido ao longo do processo de pesquisa e proporcionado pela escolha dos portos de Buenos Aires e Porto Alegre como objetos de investigação. Embora acostumado a viagens e a conhecer as mais variadas cidades, foi necessário voltar e re(direcionar) o olhar para esses dois familiares espaços urbanos.

Considerando a quantidade de temas que deveriam ser tratados em cada caso, a escolha de dois objetos mostrou-se um desafio. Não há dúvida da possibilidade de termos investigado apenas o porto Cais Mauá, mas, desde o início, estávamos certos das novas perspectivas que surgiriam com a da investigação do projeto de Puerto Madero, que os porto-alegrenses tanto se espelham e comentam. Foi no início das pesquisas em Porto Alegre que, após estudado o projeto do porto de Buenos Aires, essa dupla escolha começa a ser recompensada, e aproximações entre os planejamentos começaram a surgir naturalmente.

O olhar antropológico sob os espaços portuários esteve em acordo tanto com as características desse pesquisador – disposto ao intenso trabalho de campo, à descrição densa, à interpretação dos fenômenos observados e ao diálogo com distintos atores sociais – quanto à escala local que nos propusemos a investigar. Assim, a aplicação do método etnográfico urbano acabou por desvelar fragmentações socioespaciais nem sempre simples de serem interpretadas.

Merece destaque a contribuição das ferramentas etnográficas para a pesquisa. A utilização de um alto número de fotografias surgiu ainda nos momentos iniciais do trabalho e com base nos preceitos das descrições fenomenológicas. Logo, essa metodologia foi inserida em praticamente todos os trabalhos de campo, auxiliando a descrever e interpretar os espaços estudados. Também foi ampliado o uso do gravador, que, além de registrar as entrevistas, foi usado em campo. Essas duas ferramentas possibilitaram ao pesquisador focar a sua atenção mais nos fatos ocorridos e menos na escritura em campo. Por sua vez, as representações cartográficas, embora simples, foram relevantes para situar as fragmentações socioespaciais. Com relação às observações participativas, notamos que diálogos com atores presentes em campo poderiam ter sido realizados com maior frequência. Por fim, a escolha das entrevistas semi-estruturadas em profundidade nos pareceu apropriada, pois, visto a diversidade de atores sociais entrevistados, foi importante focar nos temas de maior conhecimento de cada um. Tais



entrevistas, embora não tenham sido totalmente inseridas no documento final, apontaram diferentes perspectivas sobre os objetos, permitindo uma compreensão mais ampla.

A família das categorias desenvolvidas por Magnani (2000) facilitaram a desvelar relações e possibilidades entre sujeitos e espaços vividos. A interação entre essas categorias com os conceitos da Geografia se mostrou possível e contribuiu para a análise. Como exemplo, temos: a Paisagem singular de cada uma dessas categorias; Pedaco e Mancha com Lugar e (multi) territorialidade; e Circuito e Trajeto com Rede.

Para analisar os portos a partir do conceito de Espaço Geográfico buscou-se identificar e interpretar os diversos sistemas de objetos e de ações. Formas e funções urbanas em constante interação com atores constituem os espaços portuários revitalizados, e, em equilíbrio, foram sendo identificados.

Por sua vez, o conceito de Paisagem revelou diferentes pontos de vista sobre os espaços portuários. Foi entendida como a relação entre o sujeito que vê e os objetos; como algo em constante transformação e com a presença dos filtros fisiológicos, sócio-cultural e existencial. Destacam-se também os espaços mascarados, ou seja, paisagens escondidas, intencionalmente ou não, atrás de certos obstáculos; a Paisagem-Marca (divulgada/reproduzida) e a Paisagem-Matriz (“real”); além da possibilidade de perceber a Paisagem em diferentes escalas.

Este conceito auxiliou a análise de certos aspectos dos espaços estudados, mas também se mostrou como dificuldade ao apresentar seu lado subjetivo e individual, onde, para ser investigado, seria necessário um estudo que tivesse como objetivo central a interpretação das percepções de diferentes atores dos espaços portuários revitalizados.

Em uma tentativa de interpretar essas diferentes percepções, observamos que a semelhança na forma do espaço público e do privado influencia de modo marcante na percepção e consumo deste. Em Puerto Madero, por diversas ocasiões, o paisagismo dos locais comerciais e residenciais se confunde com o do espaço público. Tal forma leva à incerteza dos atores que não consomem os espaços privados, que se sentem impelidos a freqüentarem esses espaços, tornando-os, na verdade, em semi-públicos. Isso é observado ao longo de toda a área foco da revitalização (Cenas 1 e 2), parecendo ser utilizado como um artifício de territorialização pelos atores produtores do espaço, contribuindo para a fragmentação e segregação socioespacial e diminuindo a possibilidade de multiterritorialização de distintos grupos sociais.

No que diz respeito à presença do fenômeno do Turismo nos espaços portuários, os conceitos de Espaço Turístico e de Entre-Lugar auxiliaram a revelar as relações entre turistas, atores locais e os respectivos espaços portuários. Presentes cotidianamente em Puerto Madero e em Buenos Aires, tais relações foram pouco encontradas nos trabalhos de campo em Porto Alegre, revelando a baixa quantidade e até mesmo a inexistência de turistas nos espaços públicos investigados. Por essa perspectiva, o discurso do fomento do Turismo dos entes públicos e privados responsáveis pelo projeto no Cais Mauá, por vezes, parece apenas servir como justificativa para apropriação do espaço público pelos entes privados, sem, entretanto, refletir em um aumento representativo na chegada de turistas.

Essa menor relevância da atividade turística no espaço público de Porto Alegre nos leva a acreditar em um projeto menos inspirado nos modelos globais de revitalizações portuárias, com foco na atividade turística, como Port Vell, em Barcelona, e Puerto Madero, e mais direcionados às necessidades dos atores locais. Porto Alegre destacou-se internacionalmente por ações de inclusão e participação social, como o Fórum Social Mundial e a experiência do Orçamento Participativo; se o projeto do Cais Mauá seguisse essa lógica, também poderia ter reconhecimento internacional como projeto turístico.

Três aspectos, o histórico, o político-econômico e o turístico, nos levam a crer que Puerto Madero teve o que necessitava no momento certo. O primeiro está relacionado ao longo e crescente desuso da área portuária desde as primeiras décadas do século passado. O segundo aspecto diz respeito ao fim do governo militar na Argentina e os novos posicionamentos político-econômicos marcados pelo neo-liberalismo. Por fim, o alcance internacional do projeto impulsionou a atividade turística em Buenos Aires, integrando um atrativo com características contemporâneas ao circuito turístico *porteño*, que se destaca por seu estilo clássico. O fomento de tal atividade ainda extrapolou as fronteiras da cidade e alcançou o país.

O grande mérito dos governantes foi a criação da *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.*, superando o problema da sobreposição de poderes, e a realização do Concurso Nacional de Ideias para a criação do *Plan Maestro*, que valorizou os arquitetos locais e possibilitou a análise de um grande número de projetos. Outro ponto relevante foram as diversas licitações realizadas para a venda dos armazéns e terrenos, possibilitando a compra por variados atores privados e gerando recursos para investimentos na infraestrutura da área revitalizada.

Os pontos negativos do projeto estão relacionados à escala local. No Borde Oeste (Cena 1), o não estabelecimento por parte da S.A. dos serviços que deveriam ser estabelecidos em cada armazém revitalizado, levou ao estabelecimento quase que exclusivo de serviços gastronômicos, não criando um *mix* de atividades. Já no Borde Leste (Cena 2), a construção de edifícios com características de condomínio fechado, horizontal e vertical, resultaram na auto-segregação de poucos atores em uma relevante área no contexto da cidade. A grande quantidade de apartamentos vazios nessa cena – apenas 28 % ocupado de acordo com o Censo Argentino 2010 – reflete o projeto ligado à especulação imobiliária, representado por atores que se apropriam economicamente do território, sem mesmo estarem presentes fisicamente no espaço. As características de residência e serviços turísticos de alto poder aquisitivo – três hotéis cinco estrelas e um seis estrelas está sendo construído – desse espaço (Cena 2), levam à identificação da região de fronteira urbana entre a Cena 1 e 2, onde o turismo de massa praticado na primeira não está presente na segunda. Outra região de fronteira criada pelo projeto é a situada entre a Cena 2 e a Costanera Sur, onde está presente uma tensão entre a comunidade de Puerto Madero e os atores que ocupam essa área.

Como reflexão final sobre o caso de Puerto Madero, fica a pergunta: poderia ter sido criado em Puerto Madero semelhante ícone de contemporaneidade, com reflexo em todo o mundo e com os mesmos excelentes resultados na escala urbana e nacional, com um projeto menos segregador na escala local? Acreditamos que, se o projeto fosse realizado atualmente, com a inserção de mais atores sociais no processo, tais aspectos negativos poderiam ter sido minimizados. É então nesse aspecto que Porto Alegre pode se apoiar, numa maior inserção popular do que teve, em sua época, Buenos Aires.

O aumento de atores sociais envolvidos no projeto de revitalização do Cais Mauá e da inspeção das negociações da parceria público-privada parecem postergar e dificultar a concretização do projeto. Vemos isso como necessário e positivo, devendo esses atores serem integrados nas discussões da revitalização. Existem pelo menos dois atores que não estão em consenso, a esfera federal, representada pela Antaq, e alguns segmentos da sociedade, como o Movimento Defenda a Orla, que enviou uma carta ao atual Governador, Tarso Genro, pedindo a anulação do Edital da Concorrência e a reabertura dos debates. Por sua vez, a esfera estadual, municipal e certos atores da sociedade, como o Movimento Quero Cais, estão de acordo com o projeto.

Com relação à sociedade porto-alegrense, é difícil saber a quantidade de cidadãos a favor ou contra o projeto. Para tal, é possível a realização de uma consulta pública, como o

realizado para o Estaleiro Só. Nessa ocasião, embora com uma pergunta deturpada, tendo sido questionado a posição da população a favor ou contra a construção de edifícios especificamente residenciais ao invés de edifícios em geral, foi uma votação válida e revelou a posição da sociedade em pelo menos um aspecto, contra os edifícios residenciais.

Diversos fatores ligados ao processo de licitação da área portuária, iniciado em 2007 com o lançamento da Manifestação de Interesse pelo Estado do Rio Grande do Sul e resultado no encaminhamento de apenas um projeto, por parte do Consórcio Cais Mauá Brasil S.A., direcionou o Edital da Concorrência 2010 à esse grupo e dificultou o envio de propostas por outros arquitetos.

O Projeto Cais Mauá poderia ter tido maior publicidade e transparência pública. Foram divulgados apenas alguns croquis arquitetônicos e fotografias digitalizadas. Além disso, não diz que tipos de serviços seriam instalados nos armazéns. Seriam esses a praça de alimentação do shopping?

Pelo pouco divulgado, o projeto não é inovador e segue a lógica atual dos shoppings, com centro de compras e edifícios de escritórios, como diversos exemplos na cidade de Porto Alegre. O shopping planejado cria uma barreira física para os usuários vindos da Orla do Guaíba e um símbolo comercial como marco inicial do projeto. Além disso, com semelhante paisagismo, gera a “confusão entre espaço público e privado”. Ao planejar a construção de três torres em duas docas do Setor 3, sendo uma de 100 metros – recentemente alterado pelo próprio consórcio para 70 metros –, o projeto segue a lógica de Puerto Madero. Em Buenos Aires, entretanto, foi possível a construção de pelo menos 12 torres em um amplo espaço e não tão próximas à frente-de-água como aqui. Assim, torres comerciais, shopping e serviços gastronômicos podem chegar a ter alcance internacional pela alta relevância do espaço onde seriam construídos, mas certamente não pela inovação do projeto.

Dois pontos nos parecem positivos. Primeiro, a criativa elevada no Setor 1, conectando a Praça Brigadeiro Sampaio e a Rua dos Andradas (símbolo de Porto Alegre) ao projeto. Segundo, a entrada pela Rua Ramiro Barcelos, no outro extremo do cais, permitindo o acesso – embora apenas de carros – ao porto sem a necessidade de passar pelo centro da cidade. A única dúvida sobre essa entrada é que os carros entrariam pela Cais Navegantes, em uma área que, a princípio, não faria parte do projeto.

Na área do Cais Mauá, é possível a realização de obras nos Setores 1 e 3. Do modo como foi lançado o Edital, com a possibilidade de apenas uma licitante vencedora para a área a ser revitalizada, por uma questão de sustentabilidade financeira, só valerá à pena investir em

toda a área caso sejam realizadas amplas construções. Logo, o que pode vir a ocorrer é a alteração do urbanismo da cidade – tendo em vista a modificação do Plano Diretor para possibilitar tais empreendimentos demasiadamente próximos ao Lago Guaíba – para um caminho que não parece ser o ideal, com a justificativa de que os entes privados possam investir no local. Uma saída possível seria a licitação de cada armazém e doca, como realizado em Puerto Madero, possibilitando o investimento de diversas empresas privadas e menos construções na área do cais.

Com relação ao tema do MURO da Mauá, sua construção se deu durante os governos militares, quando não houve nenhuma discussão nos meios sociais; na mesma época, anos 70, o acesso ao Puerto Madero foi amplamente restringido. Para tornar o Cais Mauá um atrativo turístico de alcance nacional e internacional, a melhor forma indica para a substituição do MURO por outro projeto de engenharia, que significaria a reintegração do centro com o porto, recriando um espaço público já esquecido pela população.

O Projeto Cais Mauá, entretanto, dá uma solução apenas paisagística para o MURO, com uma cascata de água do lado de fora e um tipo de jardim do lado de dentro. O conformismo e desdenho dos entes públicos e privados ante a possibilidade de retirada ou rebaixamento do MURO parece ter seu motivo. Essa barreira atua como controle de pessoas e contribui para a auto-segregação.

Por essa perspectiva, sua retirada, nesse momento, não parece valorizar o projeto proposto, visto esse ser pensado para poucos atores de alto e médio poder aquisitivo, de perfil diferente dos atores sociais que ocupam as áreas do entorno. Contudo, quando a revitalização estiver concluída e os poucos atores privados já estiverem territorializados – pós Copa do Mundo 2014 –, a retirada do MURO representará a valorização da Avenida Mauá e dos serviços instalados na área do cais. Então, é possível que esses mesmos atores que hoje se posicionam “em cima dele”, conformando-se com a sua presença, se mobilizem para a sua modificação. Nesse momento futuro, a retirada dessa barreira não servirá para a democratização do uso do porto nem para a integração dos atores do centro com esse espaço – como se daria caso fosse derrubada hoje – mas sim para o aumento das possibilidades de investimento e lucro desses atores.

A necessidade de um projeto de revalorização da Avenida Mauá, integrando-se ao projeto, é iminente. Pensamos que isso viria mais naturalmente caso o MURO fosse modificado. Nessa avenida foi identificada grande quantidade de estacionamentos verticais – não sendo necessária a construção de outros na área revitalizada – assim como edifícios

passíveis de revitalização e terrenos para novas construções. A Cena 6 tem características semelhantes às da Avenida Mauá. Edifícios a serem revitalizados, estacionamentos horizontais e diversos vazios urbanos onde se poderiam ser construídos outros serviços, como hotéis e escritórios.

Para integrar os atores presentes na orla com o projeto, parece ser ideal deixar livre o Setor 1, implementando espaços verdes, abertos e não criando obstáculos à circulação urbana. Tais características também beneficiariam os moradores do Pedaco das Paralelas, que usariam cotidianamente esse espaço, e não apenas nos finais de semana. Os primeiros armazéns, próximos à esse setor, deveriam abrigar espaços culturais, de esporte e gastronômicos de médio e baixo custo, possibilitando a lugarização desses atores.

Uma visita às ilhas do delta do Jacuí proporciona uma diferente e agradável vista da cidade de Porto Alegre, além do contato com espaços de natureza e fuga do “mar” de concreto. Com a implementação de projeto de turismo de base local, as ilhas do delta do Jacuí podem ser incluídas e se beneficiar do projeto do Cais Mauá. A própria população de Porto Alegre não é familiarizada com esses espaços, podendo ser um dos públicos alvos desses projetos, assim como os turistas que visitam a cidade.

O estudo da Vila Chocolate nos levou a duas constatações. A primeira diz respeito ao processo de higienização que está sendo realizado no centro de Porto Alegre, visto a realocação dessa comunidade, em maio de 2011, para o bairro Mario Quintana, afastado cerca 20 km do centro. Outros processos que também nos levam a essa constatação são: a retirada dos camelódromos das ruas – acreditamos ter sido positivo –, as diversas revitalizações das praças públicas – são positivas quando não levam à territorialização de poucos e selecionados atores – e o projeto Portais da Cidade, que desloca importantes terminais de ônibus do centro para outros pontos da cidade. A segunda refere-se à aproximação realizada com a Vila Rodrigo Bueno de Buenos Aires. Nesse caso, a tentativa de realocação da comunidade foi pior administrada do que a realizada em Porto Alegre, não alcançando resultados concretos.

O desenvolvimento do Cais Mauá deve também integrar-se ao circuito turístico de Porto Alegre. Citamos aqui os principais nós dessa rede: Orla do Guaíba e Usina do Gasômetro, os parques Marinha do Brasil, Redenção e Parcão, o Brique da Redenção de domingo, os museus e centros culturais no Centro Histórico, churrascarias e centros esportivos, de exposição e eventos.

A Análise de Integração Urbana desenvolvida por Costa (2001) mostrou-se um eficiente método para avaliar e comparar os projetos de revitalização portuária, tanto os já

concluídos como os em fase de planejamento. Para Puerto Madero, essa análise identificou melhores resultados na Integração com a Cidade do que na Integração com o Local, o que, devido à forte característica turística da cidade de Buenos Aires, em parte justifica alguns aspectos negativos na escala local. Já, para o porto de Porto Alegre, foi possível a análise apenas do Projeto Cais Mauá, do consórcio Porto Cais Mauá do Brasil S.A., não possibilitando o exame de outras perspectivas. Tal análise revelou insatisfatória integração do projeto com o entorno e incerta com relação com a cidade.

Ficam então as perguntas:

- Devemos apoiar a concretização do Projeto Cais Mauá apenas por se o único apresentado?

- Embora esse nos pareça um projeto apenas regular, quanto tempo mais a população de Porto Alegre teria que esperar para um projeto mais integrador e menos fragmentador?

Com relação às aprendizagens do projeto Puerto Madero, seguem os principais pontos: deve ser criadas estratégias para superar o problema da sobreposição de poderes; arquitetos locais que conheçam e (con)vivam na cidade de Porto Alegre devem participar do planejamento dos projetos; os recursos oriundos dos contratos de arrendamento devem ser investidos diretamente na área; criar um corredor gastronômico nos armazéns não é inovador e leva à territorialização de poucos atores sociais; e, por fim, ao exemplo da fragmentação observada entre os espaços da Costanera Sur e o projeto de Puerto Madero, a construção de um shopping pode vir ter o mesmo resultado, fragmentando os espaços da Orla do Guaíba e do Cais Mauá.

Vinte e dois anos depois (1989 – 2011), para nós, não parece ser ideal realizar/copiar um projeto em Porto Alegre como o concretizado em Buenos Aires. Aprender desse e de tantos outros exemplos é questão básica. O poder público deve compor uma equipe especialista em projetos portuários, mas não uma que conheça e se espelhe apenas em poucos casos, como Barcelona, Puerto Madero e Belém do Pará, mas sim nos inumeráveis casos ao redor do mundo.

Assim, estamos, em parte, de acordo com o modelo global desenvolvido em Puerto Madero, mas não aspiramos ao mesmo modelo para o Cais Mauá. O momento, os atores envolvidos e os contextos das cidades são diferentes, o que nos leva a acreditar em um projeto para o Cais Mauá mais integrador, inspirado apenas em partes no modelo internacional de Puerto Madero.

Portanto, tendo em vista que os entes públicos de Porto Alegre não criaram as condições necessárias para a apresentação de maior número de possibilidades para o Cais Mauá, foi sugerido, no final dessa pesquisa, outro perfil de projeto. Esse, contudo, não teve a pretensão de ser o melhor ou o ideal, mas apenas apresentar uma de tantas opções possíveis de revitalização para a área. Com isso, o projeto está aberto para ser julgado, debatido, receber contribuições e ser comparado até mesmo com o próprio Projeto Cais Mauá.

Fica então a convicção de que todo projeto de revitalização deve integrar-se com os espaços do entorno, ao mesmo tempo em que se insere a rede global e se beneficia dela. Logo, essa pesquisa percorreu o caminho na tentativa de transformar o espaço do Cais Mauá em um lugar portuário e de criar uma mancha que congregue vários pedaços, conectada aos diversos circuitos da cidade e reintegrando-se – como originalmente foi – ao entorno e ao tecido urbano de Porto Alegre. Como possibilidades de estudos futuros, convém estudar a intrínseca relação entre entes públicos e privados, a fim de possibilitar a realização de um projeto com tais características.



## REFERÊNCIAS

ALEMANY, Joan (2001). **Port-City Relations in Europe and Latin America: Exchange of Experiences** - Las relaciones puerto-ciudad en Europa y América Latina: intercambio de experiencias; in: Portus, nº1(1/2001); Marsilio Editori; Venice, 2001

ALMEIDA, Maria Nazaré de. **Muro como monumento à memória do tempo sem rio.** Jornal do Comércio. 24 de junho de 1996

ATKINSON, P, HAMMERSLEY, M. **Ethnography and Participant observation.** Em: Strategy of Qualitative Inquiry. London: Sage. pp.110-113. 1998

AUGÉ, Marc. **Não-Lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade.** Campinas: Papirus, 1994

AZEVEDO, Gustavo. **Capital Redesenhada – Novo Cais ganha forma.** Jornal Zero Hora. Geral. Sábado, 23 de outubro de 2010

BARRETO, Fernanda. **Em Porto Alegre, moradores de rua retratam sua realidade em jornal.** Em: <<http://transitivaedireta.blogspot.com/2006/05/em-porto-alegre-moradores-de-rua.html>> Acessado em: 04 de janeiro de 2011

BARRETTO, Margarita. **Turismo e legado cultural.** Campinas: Papirus, 2000

\_\_\_\_\_. **Turismo y Cultura. Relaciones, contradicciones y expectativas.** Tenerife, España. ACA y PASOS, RTPC. 2008

BARRIONUEVO, José. **Estado fica com o porto.** Zero Hora. Página 10. 19 de março de 1997

BARTHES, Roland. **A câmara clara: nota sobre fotografia.** Trad. Júlio Castañon Guimarães. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984

BIKLEN, S, K; BOGDAN, R, C. **Investigação qualitativa em educação: uma introdução á teoria e aos métodos.** Portugal: Porto, 1994

BERNHARDT, Erica Maria B. **Gentrificação e Revitalização: perspectivas teóricas e seus papéis na construção de espaços urbanos contemporâneos.** Revista eletrônica Urbanidades. N. 5. Em: <[http://www.urbanidades.unb.br/05/artigos\\_05.html](http://www.urbanidades.unb.br/05/artigos_05.html)> Acesso em: 15 de dezembro de 2008

BERQUE, A. **Paisagem-Marca, Paisagem-Matriz: Elementos da problemática para uma Geografia Cultural.** IN: ROSENDAHL, Z. e CORRÊA, R.L. (org.) Paisagem, Tempo e Cultura. Ed.UERJ. 2ªed. 2004

BERTONCELLO, Rodolfo V. **El turismo y las grandes metrópolis: La ciudad de Buenos Aires.** In: RODRIGUES, Adyr (org.). Turismo e Geografia – Reflexões Teóricas e enfoques regionais. São Paulo. HUCITEC. 1996

BESSE, Jean-Marc. **Entre a Geografia e a Paisagem, a Fenomenologia**. Em: Ver a terra. Seis ensaios sobre a paisagem e a geografia. São Paulo: Perspectiva, 2006

BISCHOF, Stefanie. **Waterfront Revitalization in Riga – the case of Kipsala**. Mater's thesis. 89p. The University of Turku. Faculty of Humanities. Baltic Sea Region Studies 2007

BOFF, Maurício. **Revitalizar o porto é desafio de Yeda – Sucessivos governos tentaram aproveitar a posição estratégica do Cais, mas demandas se mantêm**. Correio do Povo – Geral. Domingo, 21 de janeiro de 2007

BORSATO, Vanessa. **Obras do Projeto Monumento devem recomeçar**. Revitalização. Jornal do Centro. Edição 158. P.8 Porto Alegre, Março de 2011

BORTHAGARAY, Juan Manuel. **El desarrollo urbano del antiguo Puerto Madero em la ciudad de Buenos Aires**. Reflexiones. Diseño y sociedad. Nº18. p. 60-67. Primavera. 2005

BOSCO, Tony. **Demuelen en Puerto Madero el primer gran silo argentino**. Clarin. Buenos Aires, 11 de julho de 1998

BRAILOVSKY, Antonio E. **Historia ecológica de Iberoamérica**. 1ª.ed. Buenos Aires. Ed. Kaicron Le Monde Diplomatique, 2006

BRASIL. Lei 8.630 de 25 de fevereiro de 1993. **Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (Lei dos Portos)**

\_\_\_\_\_. Lei 9.277 de 10 de maio de 1996. **Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais**

BUARQUE, Cristovam. **Turismo, Solidariedade e Inclusão**. Em: Turismo Social: diálogos do Turismo: uma viagem de inclusão. / Ministério do Turismo, Instituto Brasileiro de Administração Municipal. – Rio de Janeiro: IBAM, 2006

BUTUNER, Bas. **Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue**. 42nd ISoCaRP Congress 2006

BURGESS, Robert G. **A pesquisa de Terreno. Uma introdução**. Portual; Oeiras, Ed. Celta. 2001

CAPM. **Site oficial da Corporación Antiguo Puerto Madero**. Disponível em: [www.puertomadero.com](http://www.puertomadero.com). Acessado em: 10 de abril de 2010

CAPUTO, Juan Pablo. **Playas del Bicentenario 2010 – 2016. Horizontes para Buenos Aires. Propuesta de recuperación de la Costanera Sur, relocación y reordenamiento de la reserva ecológica (Playa otra vez)**. Em: <http://issuu.com/nek21/docs/posiblesbuenosaires> Acessado em: 15 de julho de 2010

CARMA. **Carbon Monitoring for Action**. Disponível em:  
<<http://carma.org/plant/detail/9494>> Acessado em: 10 de fevereiro de 2011

CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos. **A Geografia do Espaço Turístico, como construção complexa da Comunicação**. Porto Alegre, 2004. [Tese de Doutorado – Faculdade de Comunicação Social da PUCRS]

\_\_\_\_\_. GASTAL, Susana. **Fronteiras e turismo: tencionando conceitos**. IV SEMINTUR – Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL III Seminário de Associação Nacional de Pesquisa e Pós Graduação em Turismo. Caxias do Sul – 7 e 8 de julho de 2006

\_\_\_\_\_. **O Lugar da Geografia no Entre-Lugar do Espaço Turístico: Uma Viagem Complexa**. Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. XI, núm. 245 (60), 1 de agosto de 2007

CCRS. **Complexo Cinematográfico do RS** – Folder produzido pelo Governo do Rio Grande do Sul – 2001

COLAÇO, Maria da Conceição Parreira. **Uma pirâmide de cavacas nas Caldas. Interrogar as formas patrimoniais para atribuir sentido aos sentidos das suas reutilizações**.

Disponível em:

<[http://patrimonio.maisinfinito.net/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1&Itemid=8](http://patrimonio.maisinfinito.net/index.php?option=com_content&task=view&id=1&Itemid=8)> Acesso em: 13 de jan de 2011

CORRAL, Manuela. Grandes Proyectos urbanos. **Actores públicos y privados en el emprendimiento Puerto Madero (1989 – 2009)**. Trabajo presentado en las V Jornadas de Jóvenes Investigadores, Instituto de Investigaciones Gino Germani. Eje 6. Espacio social, tiempo y territorio. Noviembre, 2009

CORRÊA, Roberto Lobato. **Espaço: um conceito chave da Geografia**. Em: CASTRO, I.E.de, GOMES, P.C.da e CORRÊA, R.L. (org.). Geografia: conceitos e temas. 6ª Ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2003

COSTA, João Pedro. **The new waterfront: segregated space or urban integration? Levels of urban integration and factors of integration in some operations of renewal of harbour areas**. In: A. Remesar (Ed.), *On the Waterfront*, nº3; Publicacions Universitat de Barcelona / Polis Research Centre; Barcelona, 2001

CRAVINO, Maria Cristina. **La propiedad de la tierra como un proceso. Estudio comparativo de casos en ocupaciones de tierras en el Area Metropolitana de Buenos Aires**. Land Tenure Issues in Latin America. SLAS 2001. Conference Birmingham, April 6-8. 2001

DA MATTA, Roberto. **O ofício do etnógrafo, ou como ter anthropological blues**. *Boletim do Museu Nacional*, nº27, p.1-12, maio 1978

DE JONG, W. M. **Revitalizaing the urban core waterfront development in Baltimore, Maryland**. Em: FOX-PRZEWORSKI, J. *et al.* Urban regeneration in a changing economy: an international prospective, Oxford; Clarendon Press. 1991

DEFFNER, Alex. **City Marketing: a significant planning tool for urban development in a globalised economy.** 45<sup>TH</sup> Congress of the European Regional Science Association. 23 – 27 August 2005, Vrije Universiteit Amsterdam. “Land use and water management in a sustainable network society”

DEPRAZ, Natalie. **Comprender Husserl.** 2ª ed. Petrópolis, RJ. Ed. Vozes, 2008

DIAS, Leila Christina. **Redes: emergência e organização.** Em: CASTRO, I.E.de, GOMES, P.C.da e CORRÊA, R.L. (org.). Geografia: conceitos e temas. 6ª Ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2003

DOS SANTOS, Hermes Vargas. **Porto Alegre e a Revitalização do Cais.** Jornal do Comércio. 01º de abril de 1996

DUALIBE, Roberto. **Dualibe das citações.** São Paulo, Ed. Mandarim, 2000

DUARTE, Jorge & BARROS, Antonio (Orgs.). **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação.** São Paulo, Atlas, 2008

ECKERT, Cornelia & ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. **Etnografia na rua e câmera na mão.** Revista Studium nº8, 2002

\_\_\_\_\_. **Etnografia: saberes e práticas.** Revista Iluminuras, v.9, nº21, 2008

EDITAL. **Editais de Concorrência Nº 001/2010 - /RS. Licitação para a revitalização do Cais Mauá.** Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Secretaria do desenvolvimento e dos assuntos internacionais. Porto Alegre, 8 de julho de 2010

ENDESACOSTANERA. Disponível em: <<http://www.endesacostanera.com/sitio/index.asp>> Acessado em: 10 de Fevereiro de 2011

EPB – **Cap. III Porto de Porto Alegre** – Empresa de Portos do Brasil S/A – Portobrás – Histórico – Portos e Hidrovias do Estado do Rio Grande do Sul. Biblioteca do SPH. Sem data e sem autor. P.1-14

FEATHERSON, Mike. **Cultura de consumo e pós-modernismo.** São Paulo. Ed. Studio Nobel, 1995

FLICK, Uwe. **Uma introdução à pesquisa qualitativa.** Trad. Sandra Netz. – 2.ed. – Porto Alegre: Bookman, 2004

FOGAÇA, JOSÉ. **Documento Of nº 597/GP, anexado ao Projeto de Lei Complementar Nº 004/09, entregue pelo prefeito José Fogaça ao Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, Vereador Sebastião Melo, na data de 12 de agosto de 2009.**

<[http://200.169.19.94/processo\\_eletronico/035552009PLCE/035552009PLCE\\_PROJETO\\_62555980\\_1198.pdf](http://200.169.19.94/processo_eletronico/035552009PLCE/035552009PLCE_PROJETO_62555980_1198.pdf)> Acessado em: 10/01/2010

GASTAL, Susana & MOESCH, Marutschka. **Turismo, políticas públicas e cidadania.** São Paulo: Aleph, Coleção ABC do Turismo. 2007

GASTAMINZA, Izaskun Vilanova. **El proyecto de reconversión de Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina.** Trabajo final de especialidad Planeamiento y Desarrollo Urbanístico. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Navarra. 2008

GEERTZ, Clifford. **O saber local: novos ensaios em antropologia interpretativa.** Petrópolis: Vozes, 1997

GERMANO, Paulo. **O plano de revitalização da área prevê prédios residenciais à beira do Guaíba, além de shopping e museu.** Zero Hora – geral. Segunda-feira, 04 de dezembro de 2006

GIACOMET, L. **Revitalização portuária: caso de Puerto Madero.** 2008. [191] Dissertação (Mestrado em Arquitetura) Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre

GODOY, A. S. **Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades.** In: Revista de Administração de Empresas, V.35, n.2, març/abr., p.57-63, 1995

GUIMARAENS, Rafael. **A enchente de 41.** 3ªed. Porto Alegre: Libretos, 2009

GUTIERREZ, Pedro Y. **El Puerto de Buenos Aires.** Em: Revista Geográfica Americana. Año VI – Nº 68. P.305 - 317 Buenos Aires. Mayo, 1939

HAESBAERT, Rogério. **Desterritorialização: entre as rede e os aglomerados de exclusão.** Em: CASTRO, I.E.de, GOMES, P.C.da e CORRÊA, R.L. (org.). Geografia: conceitos e temas. 6ª Ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2003

HANNERZ, Ulf. **Fluxos, fronteiras, híbridos: palavras-chave da antropologia transnacional.** Mana vol.3 n.1 Rio de Janeiro Apr. 1997

\_\_\_\_\_. **Exploración de la ciudad.** México. FCE. 1982

HEIDRICH, Álvaro Luiz. **Território, Integração socioespacial, região, fragmentação e exclusão social.** Acessado em:15 de novembro de 2010. Disponível em:<<http://www.ufrgs.br/labes/publicacoes/artigos/alvaro/Territorio%20Inclus%C3%A3o.pdf>>

HERZER, Hilda. **Con el corazón mirando al sur: transformaciones en el sur de la ciudad de Buenos Aires.** 1ªed. – Buenos Aires: Espacio Editorial, 2008

HIMITIAN, Evangelina. **Diez mitos sobre Puerto Madero.** La Nación. Sábado, 26 de junho de 2010

HOBSBAWM, Eric & RANGER, Terence. **La invención de la tradición.** Barcelona, Hurope, 2002

HOYLE, Brian *et al.* **Revitalising the waterfront. International dimensions of Docklands Redevelopment.** London/New York: Belhaven Press. 1988

HOUAISS3. **Dicionário eletrônico Houaiss da Língua Portuguesa 3.0.** Objetiva

IGLESIAS, Noberto. **Proyecto de las ciudades (II). El impacto metropolitano de los grandes proyectos urbanos. Los casos de Puerto Madero y la Nueva Centralidad de Malvinas Argentinas.** Disponível em:

<[http://www.cafedelasciudades.com.ar/proyectos\\_26\\_2.html](http://www.cafedelasciudades.com.ar/proyectos_26_2.html)> Acessado em: 15 de julho de 2010

JAMESON, Fredric. **Pós-modernismo. A lógica cultural do capitalismo tardio.** São Paulo, Ática, 1992

JANUZZI, Denise de Cássia Rossetto & RAZENTE, Nestor. **Intervenções urbanas em áreas deterioradas.** Semina: Ciências Sociais e Humanas, Londrina, v. 28, n. 2, p. 147-154, jul./dez. 2007

KELMER, Guillermo. **Vecinos con un perfil definido.** Clarín. Sábado, 15 de janeiro de 2011

KNIPPLING, Geraldo. **Descobrimo o Guaíba.** Ed.Globo. Porto Alegre. 1996

KOSTOF, Spiro. **The City Shaped urban Patterns and Meanings through history.** Canada: Bulfinch press, 1991

KUKOT, Waltraud. **Port Cities as areas of Transition – Comparative Ethnographic Research.** 2009

LACOSTE, Y. **A quoi sert le paysage? Qu'est-ce un beau paysage?** Héredote, n.º7, Paris, 1977

LEFÈVRE, Fernando; LEFÈVRE, Ana Maria Cavalcanti; TEIXEIRA, Jorge Juarez Vieira. **O discurso do sujeito coletivo: uma nova abordagem metodológica em pesquisa qualitativa.** Caxias do Sul. EDUCS, 2000

LORENZINE, Horacio / BALMACEDA, Raúl / ECHEVERRÍA, Maria. **Geografía de la Argentina.** 11ª.ed. Buenos Aires. A.Z editora, 2006

MAESTRIPIER, Eduardo. **Proyectos Madero, Bateman y otros. 1861 a 1884.** Literal de las paginas 14, 15, 16 del libro IPU – Inventario de Patrimonio Urbano, 1992

MAFFESOLI, Michel. **Notas sobre a pós-modernidade: o lugar faz o elo.** Rio de Janeiro. Atlântica Ed., 2004

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Guilherme & TORRES, Lilian. **Na metrópole: textos de antropologia urbana.** São Paulo, Edusp/Fapesp. 2000

MALINOWSKI, Bronislaw. **Argonautas do pacífico ocidental.** São Paulo, Abril Cultural, coleção Os Pensadores. 1978

MARTINS, André Roberto. **Fronteiras e nações.** São Paulo: Contexto, 1998

MATTOS, Antônio Patrício de. **Porto de Porto Alegre. Sua importância atual e futura para o Estado.** Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. Porto Alegre. 1991

MAYO, Anthony & NOHRIA, Nitin. **The truck driver who reinvented shipping.** Em: <<http://hbswk.hbs.edu/item/5026.html>> Acessado em: 10 de agosto de 2010

MENDOÇA, Renato. **Uma saída para o PORTO? Armazéns A e B e Pórtico Central do Cais Mauá reafirmam sua vocação cultural, enquanto o Projeto Porto dos Casais volta à discussão.** Zero Hora, Segundo Caderno. Quarta-feira, 16 de fevereiro de 2005

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da percepção.** 2ª ed. São Paulo, Martins Fontes. 1999

\_\_\_\_\_. **De Mauss a Claude Lévi-Strauss.** Textos selecionados, São Paulo, Editora Abril Cultural, coleção Os Pensadores. 1984

MOTTIN, Viviane. **Escolhido o projeto para o novo cais – A equipe do arquiteto Alberto Adomille venceu o concurso para remodelar o porto da capital gaúcha.** Zero hora. 17 de agosto de 1996

NETTO, Alexandre Panosso. **Filosofia do turismo: teoria e epistemologia.** São Paulo: Aleph, 2005

NOBRE, Eduardo A. C. **O Projeto das London Docklands.** 2002. (Desenvolvimento de material didático ou instrucional - Material didático) Disponível em: [http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/e\\_nobre/docklands.pdf](http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/e_nobre/docklands.pdf) Acesso em: 15 de agosto de 2010

NOVILLO, Pablo. Puerto Madero. **20 años del barrio más rico, seguro y que más crece.** Sábado, 21 de novembro de 2009

NUNES, Thiago. **Assessoria Jurídica popular na Vila do Chocolatão em porto Alegre.** Em: <<http://assessoriajuridicapopular.blogspot.com/2010/03/assessoria-juridica-popular-na-vila-do.html>> Acessado em: 4 de janeiro de 2011

OLIVEIRA, Cristiano Benites. **Quando a copa chegar.** Jornal Boca de Rua. Porto Alegre. Setembro de 2010

OWEN, J. **The water's edge: The space between buildings and water.** Em: White, K.N et al. Urban Waterside Regeneration – Problems and Perspectives. New York, London: Ellis Horwood Ltd, p.15-21, 1993

PDC. **Porto dos Casais – Concurso Público de Arquitetura para o Cais Mauá do Porto de Porto Alegre** – Folder produzido pelo Estado do Rio Grande do Sul – Secretaria dos Transportes – e pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil – 1996

PEIRANO, Mariza. **A favor da etnografia.** Série antropologia 130. Universidade de Brasília, Instituto de Ciências Humanas, Departamento de Antropologia, 1992<sup>a</sup>

\_\_\_\_\_. **Uma antropologia no plural.** Brasília: EdUNB, 1992B

\_\_\_\_\_. **Os antropólogos e suas linhagens.** Em: <http://vsites.unb.br/ics/dan/Serie102empdf.pdf> Acessado em: 20 de dezembro de 2010. Publicado em 1991

PEREIRO, Xerardo. **Apontamentos de antropologia urbana.** Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD). Em: <http://home.utad.pt/~xperez/docencias.html> Acessado em 15 de junho de 2010

PIMENTEL, Maurício Ragagnin. **Cataratas do Iguaçú: experiências e registros de uma paisagem turística.** Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2010

PINTO, Ana Paula & MENESES, Cecília. **Sobrevivência e Competitividade na América Latina: as áreas portuárias na rota to turismo global.** RAM 2009. VIII Reunión de Antropología del Mercosur. Diversidad y poder en América Latina. Buenos Aires, Argetnina. 2009

\_\_\_\_\_. **O marketing de lugares e suas implicações na revitalização de áreas urbanas: estudos de casos nas cidades de Belém, Brasil e Arequipa, Peru.** SEGeT – Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia. 2010

PINTO, Georges José. **Planejamento estratégico e city marketing: a nova face das cidades no final do século XX.** Caminhos da Geografia – revista online programa de pós-graduação em Geografia. Instituto de Geografia UFU. 2(3)17-22, mar/ 2001

PORTOBRÁS. **Porto de Porto Alegre. Generalidades. Fatos históricos.** Plano de Desenvolvimento Portuário. Voluma A. Ministério dos Transportes. PORTOBRÁS – Empresa de Portos do Brasil S.A. Biblioteca do SPH. 1987-1996

RIBEIRO, Chagas. **Passeio Ecológico ao delta do Jacuí. Navegando em meio a mata ciliar.** Em: [http://www.popa.com.br/diversos/passeio-popa\\_diario.htm](http://www.popa.com.br/diversos/passeio-popa_diario.htm) Acessado em: 10 de maio de 2011

RIBEIRO, MARCELO G.. **Jaime Lerner apresenta projeto de revitalização do Cais Mauá** Em: <http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=44347> 22 de outubro de 2010> Jornal do Comércio. Acessado em 26 de out de 2010

ROCHA, Valéria & PÁDUA, Leticia Carolina. **Uma breve leitura da Geografia da percepção.** I Colóquio Brasileiro de História do Pensamento Geográfico. Uberlândia 27-30 de abril de 2008

RODRIGUES, Adyr Balastrieri. **Geografia do turismo: novos desafios.** Em: TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi Trigo (org).Ed. SENAC, São Paulo, 2001



RODRÍGUEZ, María Florencia. **La política de erradicación en el Asentamiento Rodrigo Bueno Costanera Sur. Un análisis desde la dimensión territorial.** Revista Digital Mundo Urbano, Nr 34, Buenos Aires, 2009

\_\_\_\_\_. **Notas sobre los conceptos de los “Nuevos Assentamientos Urbanos” (NAUs) en la ciudad de Buenos Aires.** Revista Pampa. Año 5. Nrº 5. Santa Fe. República Argentina. 2009

ROMERO, Jose. **Imágenes de la seguridad.** Revista Madero First. Ano 1. Buenos Aires, Março/Abril 2007

SANTANA, Lídia. **Revitalização de áreas portuárias: referências para Salvador.** Bahia Análise & Dados Salvador, v. 13, n. 2, p. 225-238, set. 2003

SANTINI, Giovana. **Vila do Chocolatão. Encontros da Collage na arquitetura.** Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, 2007

SANTOS, Hermes Vargas dos. **Participação de Jaime Lerner na licitação compromete Projeto Cais Mauá.** Em: <<http://hidroviasinteriores.blogspot.com/2010/10/participacao-de-jaime-lerner-na.html>> Quarta-feira, 13 de outubro de 2010. Acessado em: 26 de out de 2010

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo; razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996

\_\_\_\_\_. **Manual da geografia urbana.** Ed. Hucitec. São Paulo, 1989

\_\_\_\_\_. **Espaço e Método.** São Paulo, Nobel, 1985

\_\_\_\_\_. **Pensando o espaço do homem.** Edusp. São Paulo, 1982

SANTOS, Renato dos. **A (re)ordenação espacial do bairro do recife a partir da proposta do plano de revitalização turística.** Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2010

SCHIAVONI, Alexandre; LEAL, Leandro; POSSAMAI, Zita. **Atrás daquele muro existe um porto. Projeto de Pesquisa.** Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Administração Popular. Secretaria Municipal de Cultura. Assessoria de estudos e pesquisas. Coordenação ASSESPE. 1993

SCHONHOFEN, Adriana. **Cais Mauá: Por quê um só vencedor?** Em: <<http://schonhofen.blogspot.com>> Acessado em: 10 de janeiro de 2011

SEM NOME1. **Revitalização do porto pode começar em 2006. Muro da Mauá não está em discussão. Outros portos. Locais Revitalizados já visitados pela comissão. Porto de Lisboa, Portugal – Estação das Docas, Belém do Pará.** Zero Hora. 23 de junho de 2005.

SEM AUTOR 2. **Histórico do porto de Porto Alegre.** Estado do Rio Grande do Sul. Secretaria de Transportes. Superintendência de Portos e Hidrovias. Biblioteca do SPH. SEM ANO

SEM AUTOR 3. **Pórtico e Armazéns do Porto, tombados. Iniciativa é do Patrimônio Histórico. Ministra da educação assinará parecer favorável.** Zero Hora. P.28 12/01/1983

SILVEIRA, Carlos Eduardo Ribeiro Silveira. **PROCESSOS DE GENTRIFICAÇÃO: A (re)organização espacial nas cidades, a construção de territórios e a questão do espaço como um sistema informacional.** VII ENANCIB – Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação. Salvador. 2007

SMITH, Neil. **Gentrification of the city.** Winchester: Allen & Unwin Inc, xiii, 257 p., 1986  
\_\_\_\_\_. **Gentrification and Uneven Development.** Economic Geography, Vol. 58, No. 2, April 1982

SMITH, Romina. **Puerto Madero: sólo el 28% de las viviendas están habitadas.** Clarín. Sábado, 15 de janeiro de 2011

SOBRAZO, Oscar. **A produção do espaço público: da dominação à apropriação.** GEOUSP – Espaço e tempo, São Paulo, N°19, PP. 93 – 111, 2006

SOUZA, Marcelo Lopes. Fobópole: **O medo generalizado e a militarização da questão urbana.** Ed: Bertrand Brasil. Ed 1. Rio de Janeiro, 2008

SPRADLEY, J. **Participant observation.** New York, Holt, Rinehart and Winston, 1980

\_\_\_\_\_. **The ethnographic interview.** New York, Iolt, Rinehart and Winston, 1979

TAYLOR; BOGDAN, Robert. **Metodos cualitativos de investigación.** Barcelona, Paidós, 1984

TRIVIÑOS, A. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação: o positivismo, a fenomenologia, o marxismo.** São Paulo, Atlas, 1987

TUAN, Y. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente.** São Paulo: Difel, 1980 (1ª. Ed. em ingles 1974)

VASCONCELOS, Valmoci. **Mais perto a revitalização do cais – Edital de licitação para a execução das obras do novo espaço cultural deverá sair em até 120 dias.** Correio do Povo. 04 de julho de 2006

VEGARA, Alfonso. **New milleniun in Bilbao.** Em: MARSHALL, R. Waterfront in post-industrial cities. New York. Spon Press. 2001

VIANNA, Hermano. **O mundo funk carioca.** Rio de Janeiro: Zahar, 1988

VIEIRA, Fredy. **Prefeitura libera início das obras da Vila Chocolate.** Jornal do Comércio. Acessado em: 3 de janeiro de 2011.

<<http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=20868&codp=25&codni=3>> Reportagem de 23 de fevereiro de 2010

VIEIRA, Otávio A. D. **Turismo e segregação em Buenos Aires: espaços da marginalidade e espaços da riqueza.** Faculdade Bagozzi. Revista Escritos. Volume 7 – Número 1 – Janeiro – Junho 2011. Curitiba, PR. 2011.

VISCARDI, Karen. **Mudanças no cais costumam a sair do papel.** Jornal do Comércio, Empresas e Negócios. Segunda-feira, 24 de julho de 2006

URRY, J. O Olha do Turista. In.: URRY, J. **O Olhar do Turista: Lazer e Viagens na Sociedade Contemporânea.** São Paulo: Editora Studio Nobel/SESC, 2001.

WALLACE, Anthony F.C. **Movimentos de revitalização.** Disponível em: <<http://missao.info/wp-content/uploads/2007/11/wallace.pdf>> Acesso em: 13 de jan de 2011

WANG, Chunsong. **Waterfront Regeneration.** Disponível em: <<http://www.scribd.com/doc/7222338/Waterfront-Regeneration>> Acessado em: 15 de agosto de 2010

YÁZIGI, Eduardo. **To be or not to be: sobre o autêntico e o falsificado nas construções do turismo.** Cultura – Revista de Cultura e Turismo. Ano 03 – n.03 – Junho/2009

## APÊNDICES

### Apêndice 1 - Transcrição da gravação realizada em Puerto Madero no dia 24 de julho de 2010

Agora são 23.36 da noite e o que posso notar as características de uso do espaço do PM nesse momento, sábado, os restaurantes estão bastante cheios com mais de 50% de ocupação das mesas em geral, e o que vejo das pessoas, são turistas basicamente, um ou outro argentino cruzando o lugar, mas a grande maioria com maquinas fotográficas tirando fotos, continua com a mesma característica durante o dia que eu percebi na tarde também muitos turistas, embora minha observação pela manha foi um pouco menos de turistas, mas acho q foi apenas uma impressão

Penso que para desenvolver um espaço para que as pessoas possam usá-lo mais, tirar um pouco a característica de espaço turístico e pensar um pouco mais no que a comunidade da cidade quer para esse espaço, paisagisticamente esse ele é lindo, ele é hermosísimo, muito agradável olhá-lo, entretanto o uso dele me incomoda um pouco, ele é apenas uso gastronômico, não tem um cinema, uma galeria de arte, um bar, são todos restaurantes caros, não tem nada de artesanato, então os artistas estão excluídos, não tem nada de música popular, então culturalmente ele é fraco, a única coisa que agente tem de cultura é a culinária argentina, gastronomia argentina, a principio, mas também, gastronomia internacional que agente encontra nos restaurantes.

Não sei se posso falar muito mais sobre consumo do espaço. Entoa o espaço poderia ser diversificado, e não apenas o uso gastronômico, faltam lojas por exemplo, se é pra ser comercial onde estão as lojas para vender? Roupas por exemplo, não tem loja de roupa, talvez La do outro lado, hehe, uma ou outra.

Muita pouca gente caminhando, faz frio mas nem tanto, é agradável caminhar aqui, paisagisticamente é lindo, falta o uso da comunidade. O acesso aqui é muito ruim, tive que caminhar muito para chegar aqui. Não sei se as pessoas, e os turistas, chegam de taxi ou caminhando, mas o acesso é um pouco ruim, visto que não chega metro. Embora essa hora o metrô esta fechado,

Um ou outro argentino cruzando, e muitas muitas muitas câmara fotográficas, tirando fotos da paisagem, mas culturalmente o que eles estão aprendendo sobre o pais argentina, nada, estão apenas tirando fotos da paisagem. Então a propaganda do país da argentina, ou seja, a propaganda para, ok, vir e aprenda a cultura do país, mas para aprender essa cultura você tem que sair para viajar porque aqui você não encontra nada.

Muito tranqüilo o transito, muito pouco carro, quase nenhum, quase não preciso olhar pros lados. E bom, poderia caminhar lá pela borda leste, onde tem as torres, só que esse horário, até poderia, porque meu trabalho de pesquisa deveria dar uma olhada o que está rolando do lado de lá. Bom, vou fazer esse esforço então, caminhar até lá. Mas a principio não está rolando nada, será que alguém utiliza aquela parte, aquela área de lá. La pro lado da Costanera Sur, talvez tenha algum outro tipo de uso, embora seja mais difícil ainda chegar naquele lado. Se tivesse um transporte interno aqui no bairro, um transporte que girasse só aqui no PM, já ia dar uma possibilidade de locomoção maior para as pessoas, e não precisar andar quilômetros para chegar em determinado lugar.

A ponte é maravilhosa, e tem um prédio que ele destoa completamente da paisagem, que são os silos, onde se armazenavam cereais provavelmente, e é um prédio que este abandonado ao lado da ponte da mulher, e a principio alguém vai fazer alguma coisa com ele, vai renovar ele. O que esse prédio me lembra é que tem os silos também em porto alegre, e não sei se eles estão sendo utilizados ainda, acredito que não, mas pode ser que sim,

tem que averiguar; e os silos de Rosário, na orla de Rosario, não é nem no porto, é na orla, esses silos foi revitalizado, foi pintado, em geral tem doze silos muito grandes, tubos grandes onde se armazena e foram pintados um de cada cor e virou um espaço cultural, com eventos, oficinas, espaços para artes plásticas, para teatro, para musica, enfim, excelente uso, enfim, porque não desenvolve um espaço cultural? No bairro inteiro não tem um espaço cultural. Onde está a vontade de divulgar a cultura? Não existe. Nem por parte do governo que deixa isso acontecer, muito menos pela parte privada que não tem uma motivação de divulgar cultura, porque cultura não dá dinheiro, cultura é cultura, o que dá dinheiro é gastronomia, que não deixa de ser cultura, mas é isso que dá dinheiro.

Caminhando no PM em direção a Costanera Sur, muita pouca gente, quase ninguém, estou chegando às torres, ultrapassando os prédios de dez andares que ficam na borda leste e chegando nas torres, tem torre pro lado esquerdo torre pro lado direito, e continuo vendo turistas na verdade, tirar uma foto dos turistas, clic, (fala do turista: pegar aquela ponte - não entendo direito, talvez espelhada, ou espalhada) com esse espaço aqui continuo vendo turistas, turistas brasileiros, turistas brasileiros sozinhos, só eles também né, então num sábado a noite, férias no Brasil, está lotado de gente aqui, lotado de turistas aqui brasileiros, e quem está aqui? Ninguém. Quem utiliza? Algumas pessoas lá no PM, um pouquinho mais cheio, mas nesse espaço aqui vazio, na verdade igual durante o dia, então esse espaço aqui entre as torres não tem nenhum interesse cultural, nenhum interesse que as pessoas venham, mas lá no PM sim. O PM esta muito igual durante o dia, porém os restaurantes estão mais ocupados, durante o dia os restaurantes ficam praticamente vazios, a ocupação se dá durante a noite, mas as pessoas caminhando me pareceram que durante o dia tem um pouquinho mais, porque não é tão fácil chegar ao PM, então à noite certamente vão menos pessoas, a não ser que tivesse um acesso ideal.

Agora eu estou praticamente sozinho, não vejo ninguém. Ficando até um pouco sinistro caminhar por aqui, embora tenham torres extremamente altas e caríssimas, devem ter uns 50 andares ao meu redor, uns 200 metros ou mais, avisto um carro de segurança particular, não, polícia mesmo, acho q não é particular não, não sei se é particular ou não é, mas..vai ficando um pouco sinistro, mas chegando na Costanera Sur - casinha revitalizada - então um lugar super rico que vai ficando um pouco sinistro de caminhar, ou seja, um pouco ambígua essa relação, aqui é o metro quadrado mais caro da cidade, mas que dá medo de caminhar à noite, por que as pessoas gostariam de morar aqui? É, elas não moram muito aqui, elas compram apartamentos, pouca gente morando nesses espaços. Parei.

## **Apêndice 2 – Diálogo com funcionário do escritório de informações turísticas localizado em Puerto Madero (Cena 1)**

I: Informante

T: Suposto turista

T: Tudo bem.

I: Tudo bem.

T: Sou brasileiro, primeira vez que estou aqui no Puerto Madero. Tem um mapa daqui?

I: Tenho mapa da cidade.

T: Tá. Só daqui não tem?

I: Não temos mapas por parte. Só mapa geral da cidade. Agente está aqui agora, esses pontos são lugares para visitar, e aqui embaixo tem a informação. Aqui eu deixo para você onde tem os percursos pra fazer aqui por sua conta.

T: Por toda a cidade também?

I: Isso. Número 9 é onde estamos

T: São passeios feitos pelo governo?

I: É uma recomendação, aqui você pode confiar, e você vai vendo o que você está vendo e tem uma descrição, pode ser histórica ou arquitetônica dos lugares. Hoje a segunda é um dia difícil, porque o pontos museus estão fechados. Mas se você caminhar pra lá você pode entrar nos navios, tem o navio que está na esquina, na ponte da mulher, ponte branca que você pode ver daqui, tem um outro navio mais. Do outro lado você pode ver a arquitetura nova, isso é todo o lado do porto e do outro lado é tudo moderno. Se você volta para o Puerto Madero amanhã, você pode conhecer aquele museu, hoje tá fechado.

T: Dá pra cruzar pra lá tudo?

I: Se você cruzar é mais para conhecer praça, parques, mas é o bairro Puerto Madero. Ou seja, agente esta aqui.

T: E a reserva ecológica, as pessoas costumam visitar normalmente?

I: Isso é para amanhã.

T: Está fechada?

I: Isso.

T: Tem visita guiada em algum lugar aqui?

I: Tem. A ver. (Pausa). Tem duas, às 10:30 e às 3:30 da tarde. A entrada é aqui.

T:- Tá

I: Então tem a terça e quinta. (me escreve)

T: Terça e quinta feiras, esses dois dias.

I: Isso. Às 10:30 e 15:30 (me escreve)

T: Tá certo. A maioria dos turistas daqui são da onde?

I: Tudo brasileiros.

T: Maioria do Brasil né?

I: Muito muito muito

T: muito muito muito brasileiro.

I: Agora todos os brasileiros estão aqui.

T: Certo

I: Todos

T: Tá certo então. Muito obrigado.

I: Não, de nada.

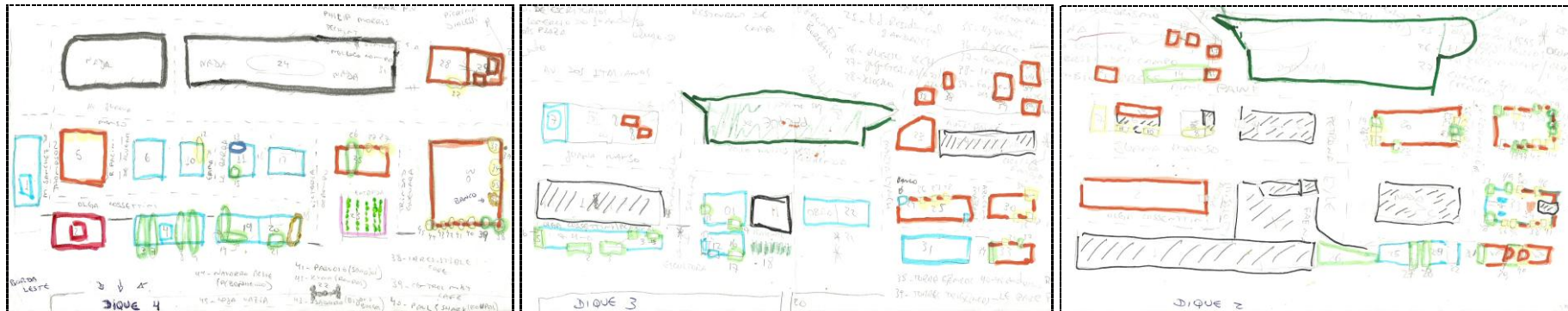
### Apêndice 3 – Inventário da Cena 2 de Puerto Madero - Três croquis

#### Esquema de Montagem

Dique 4

Dique 3

Dique 2



Croquis sem escala  
Fonte: o autor, 2011

#### Legenda

Gastronomia e entretenimento –

Lojas – Amarelo

Edifício Residencial

Edifício Comercial

Hotel

Área Verde Livre

Cultura

Vazio Urbano e Edifício Degradado Preto

#### Total

40

43

28

19

9 (3 cadeias hoteleiras)

2 parques

1

2

#### Apêndice 4 –Descrição Fenomenológica do porto de Brisbane – Fevereiro de 2010



Foto 138 – Porto de Brisbane  
Fonte: Otávio Vieira – 18/02/2010

Data da vivência: 18\02\2010, quinta-feira, final da tarde

A cidade se assemelha com as outras cidades anteriormente descritas, prédios extremamente altos e envidraçados, poucos edifícios históricos.

Nota-se uma quantidade significativa de turistas e de imigrantes asiáticos, entretanto, menos que nas outras duas cidades australianas descritas (Melbourne e Sydney). Brisbane é menor que essas outras duas cidades, deve ter cerca de 1.5 milhões de habitantes; um número que impressiona, para uma cidade tão pequena. Isso se justifica devido à forma espalhada da cidade, com uma área muito grande e um centro pequeno. Como na grande maioria das cidades turísticas, os turistas circulam em uma área restrita, e essa área, em Brisbane, é realmente pequena, por isso a minha surpresa em saber que a cidade tem mais de um milhão de habitantes.

Existem algumas avenidas suspensas, que foram construídas apenas para os automóveis; essas impressionam por seus visuais futuristas, assim como as varias pontes que cruzam o rio da cidade.

Um dos prédios históricos da cidade é atualmente utilizado como cassino. Essa não valorização e muitas vezes desaparecimento desses edifícios é algo que notei em todas as cidades descritas; abertura total aos „modernismos“; na arquitetura, isso fica evidente, já no estilo de vida das pessoas, um olhar mais atento deve ser realizado.

Parado no porto de Brisbane conto dezesseis (16) edifícios, todos no mesmo estilo; provavelmente, sua grande maioria comerciais; em geral, de vinte andares ou mais...muito mais.

Um barco de estilo clássico está atracado, parece ser utilizado para eventos. A cerca de cem metros de distância, uma pequenina *ferry*, que aparente ser utilizada para transporte público local.



É fim de tarde, e os bares estão cheios de pessoas engravatadas, parece até ser uniforme obrigatório para frequentar esse espaço. Algumas pessoas, não muitas, correm e andam de bicicleta ao longo do porto.

O porto é bem pequeno, e o pouco espaço público que posso notar tem um *design* bastante interessante, como, por exemplo, escadas estilizadas e alguns canos metálicos suspensos que servem apenas como decoração.

Os restaurantes me parecem ser bastante caros, e não estão muito cheios; mas, o tipo de serviço que prevalece, são os bares, esses sim, bastante cheios.

O porto se localiza muito próximo à cidade, e não se percebe uma clara divisão entre porto e centro.

A população que aqui está parece aproveitar bastante esse espaço; mas me pergunto: quais atores sociais o aproveitam? E respondo: *businessman* (homens de negócio). São apenas esses que vejo consumindo esse espaço. Agora me dou conta que, anteriormente, escrevi que os edifícios me pareciam em sua grande maioria comerciais, ou seja, esses cidadãos trabalham e, logo depois, descem de seus escritórios para o *after-hour*. É claro e simples, e funciona perfeitamente, para essa cidade.

Caminhando um pouco mais vejo algo que me surpreende: entre todos os altíssimos prédios, uma praça pública, bonita e bem conservada; ninguém sentado, apenas algumas pessoas que a cruzam, parece ser, nada mais, que um lugar de passagem, um não-lugar.

## Apêndice 5 – Modelo de email convite para entrevista em Buenos Aires e em Porto Alegre

### Buenos Aires

**From:** otavio vieira <otavio\_vieira@hotmail.com>

**Date:** Thu, 5 Aug 2010 17:46:38 +0000

**To:** <posiblesbuenosaires@gmail.com>

**Subject:** investigación de Puerto Madero

Buen Día xxxxx, Le escribe un estudiante brasileño.

Estoy haciendo una investigación sobre Puerto Madero y el Cais Mauá - puerto de Porto Alegre que será revitalizado - como parte de mi maestría en Geografía, en la Universidad Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS.

Leí su trabajo sobre el nuevo proyecto de Costanera Sur y mucho me interesó.

Entre los objetivos principales de esta investigación están la integración puerto-ciudad y los cambios en el barrio y el entorno.

Para conocer mejor todos los puntos de vista sobre la revitalización de Puerto Madero estoy conduciendo entrevistas de tipo cualitativas, con bajo numero de informantes y con durada máxima de media hora.

Es así como me encuentro a pedirle una porción de su precioso tiempo para ayudarme en mi trabajo, a través de una charla para poder recoger algunas útiles anotaciones, siendo que identifiqué en Vd. una figura convenientemente informada en relación a mi objeto de estudio. Agradeciéndole desde ya por su disponibilidad, Otávio Vieira

Otávio Augusto Diniz Vieira

Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS

Mestrado em Geografia

Resposta dia 6 de agosto de 2010

Subject: Re: investigación de Puerto Madero

To: otavio\_vieira@hotmail.com

From: xxxxxx@gmail.com

Date: Fri, 6 Aug 2010 14:48:07 +0000

Otavio

Va a ser un placer poder ayudarte con tu investigacion.

Estas en buenos aires?

Saludos

xxxxx l Arquitecto

### Porto Alegre

**De:** otavio vieira [otavio\_vieira@hotmail.com]

**Enviado:** segunda-feira, 25 de outubro de 2010 16:03

**Para:** Ver Airto Ferronato

**Assunto:** Contato para entrevista sobre orla e revitalização do cais - Otávio - Mestrado em Geografia /UFRGS

Olá caro vereador Airto Ferronato, me chamo Otávio, sou formado em turismo e atualmente curso o mestrado de Geografia da Ufrgs, com o tema de trabalho sobre a revitalização do Cais Mauá. Tenho realizdo entrevistas com diferentes atores sociais, e seria de grande importância para essa pesquisa conversar com o senhor sobre a proposta que preserva 60m de orla, além de outros temas relacionados à orla e à revitalização do Cais Mauá.

Sobre como se realizam as entrevistas, conto-lhe que são do tipo aberta, ou seja, alguns tópicos são livremente abordados e debatidos entre entrevistado e pesquisador; têm levado de trinta minutos a uma hora e meia, dependendo da característica de cada entrevistado; e são gravadas e posteriormente transcritas.

Desde já agradeço pela disponibilidade em colaborar com a pesquisa.

Atte. Otávio Vieira

Otávio Augusto Diniz Vieira

Mestrando em Geografia

Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS

Resposta no dia 27 de outubro de 2010-12-27

Otávio

Se quiseres, podes ir à Câmara Municipal na quinta-feira. Tenho diversas agendas, mas posso conversar contigo por volta das 16:30 horas. Dependendo o número de pessoas para atender, poderá levar algum tempo de espera. Para outro dia, liga para XXXX-XXXX e agenda um horário. Para teu conhecimento, também fui o relator geral do Projeto Cais Mauá.

Um abraço

Airto Ferronato, Vereador de Porto Alegre.

## Apêndice 6 – Questionários que guiaram as primeiras entrevistas

Nome:

Profissão:

Idade:

Há quanto tempo mora em BsAs?

Há quanto tempo trabalha nessa profissão? E na área em questão?

O que eu quero saber

Pergunta

### Percepção geral sobre o porto, em relação à sua importância social – urbana.

1 Qual é a importância do Puerto Madero para a cidade de Buenos Aires?

Percepção geral sobre o Puerto Madero, em relação à sua importância para o sujeito entrevistado.

2 Qual é a importância do Puerto Madero para você?

Se o Puerto Madero é um espaço convidativo para os moradores de Buenos Aires.

3 Com que frequência você frequenta o Puerto Madero?

( ) 1 vez por semana

( ) 2 vezes por semana

( ) Todos os dias

( ) 1 vez por mês

( ) Outra. Qual?.....

Qual é a possibilidade de utilização dos serviços oferecidos por parte dos entrevistados.

4 Você já utilizou algum serviço oferecido no espaço do Puerto Madero? ( ) Sim ( ) Não

Qual(is)?.....

Com qual frequência?.....

Qual é o nível de segregação que o projeto de revitalização do Puerto Madero causa.

5. O que falta para que a população de Buenos Aires e Grande Buenos Aires frequentasse com mais assiduidade o Porto Madero? (Mas seria uma das últimas questões.)

Se o sujeito entrevistado percebe esse espaço como público ou privado.

6 Você percebe esse espaço como sendo público ou privado? Por quê?

Percepção sobre a valorização do entorno.

7 O que você pensa sobre os novos empreendimentos, que surgiram no entorno (bairro) do Puerto Madero, após o projeto de revitalização?

Integração do porto com o centro

8 Há ou não uma integração do porto com o centro?

Se a paisagem do Puerto Madero está em harmonia com a paisagem da cidade de Buenos Aires, primordialmente com o centro. Existência de alinhamento de fachadas entre o entorno e a área renovada.

9 Você acha que a revitalização – edificações – do Puerto Madero está em harmonia com o centro de Buenos Aires e com o resto da cidade?

Fronteiras urbanas

10 Existe alguma barreira que dificulta o ingresso das pessoas no Puerto Madero ou não? Explique.

Em caso afirmativo, como ela poderia ser eliminada ou diminuída?

Se o Puerto Madero é visto como um lugar que representa a identidade de Buenos Aires e da Argentina, ou não.

11 O Porto Madero representa ou não Buenos Aires enquanto capital argentina? Por quê?

Preservação da identidade portuária

12 O projeto de revitalização preserva a identidade portuária de Buenos Aires ou não? Por quê?

**O que poderia ser diferente no Puerto Madero.**

13 O que você modificaria no projeto de revitalização do Puerto Madero? Por quê?

Benefícios no entorno

15 Com a realização do projeto houve benefício para o centro ou não? Explique.

Percepção financeira dos entrevistados em relação aos serviços prestados no porto.

16 Os preços dos serviços oferecidos no Puerto Madero estão de acordo com Buenos Aires?

Dimensão simbólico-afetiva da vivência (turística).

17 Você gosta ou não de freqüentar o Porto Madero?

O que o entrevistado acredita que seja a intenção do sujeito pesquisador com as fotografias.

18 Qual você acha que é a minha intenção com as fotografias?

Qual a revitalização que os entrevistados acreditam ser a mais ideal para o Cais Mauá, embora eles não conheçam esse espaço nem o contexto o qual ele está inserido.

19 Que tipo de revitalização você acha que deveria ser realizada nesse porto?

### **Perguntas específicas para os sujeitos turistas**

#### **Investigar a experiência in loco.**

1 Como foi sua experiência no Puerto Madero?

Avaliar o funcionamento e estrutura dos equipamentos turísticos do Puerto Madero

2 Qual é a sua avaliação dos equipamentos turísticos (restaurantes, bares, centros de informação turística, hotéis, agências de viagem)?

Ótima

Bom

Regular

Deixa a desejar

Por quê?.....

Avaliar a segurança pública do local

3 Qual é a sua avaliação quanto a segurança? (idem os itens da anterior)

Ótima

Bom

Regular

Deixa a desejar

Por quê?.....

Identificar os aspectos motivacionais da visita ao Puerto Madero.

4 O que te motivou conhecer o Puerto Madero?

Avaliar se o imaginário dos turistas corresponde à realidade.

5 Qual é a imagem que tinha do Puerto Madero antes de visitá-lo?

Ela continua a mesma ou não? Por quê?

Avaliar se o Puerto Madero é um espaço que basta uma visita ou se existem atrativos que despertam a vontade de retorno.

6 Voltaria a visitar o Puerto Madero ou não? Por quê? Qual(is) serviço(s) voltaria a utilizar?

Identificar aspectos não correspondidos.

7 Existe algum serviço ou atração turística no Puerto Madero que esperava encontrar e não encontrou? Qual(is)?

Avaliar se o Puerto Madero é um atrativo que representa a Argentina e/ou Buenos Aires no imaginário dos turistas.

8 O Puerto Madero representa a Argentina e/ou Buenos Aires? Por quê?

Investigar os principais pontos positivos e negativos para o turista.

9 Indicaria a um amigo visitar o Porto Madero ou não? Por quê?

**Perguntas específicas para os moradores do centro e da grande Buenos Aires  
Identificar os pontos de atratividade atuais do porto para a comunidade local.**

- 1 Quais são os motivos que te levam a freqüentar o Puerto Madero atualmente?  
Avaliar quais os fatores negativos do porto que repelem a ida da comunidade local.
- 2 Existe algum fator que desestimula a sua ida ao Puerto Madero ou não? Quais?  
Identificar os dias de preferência de visita da comunidade local.
- 3 Quais são os dias que você costuma freqüentar o porto? Por quê?  
Avaliar os fatores que poderia atrair a comunidade local.
- 4 O que falta no Puerto Madero para que você viesse mais freqüentemente?

**Perguntas específicas para sujeitos governamentais relacionado ao projeto de revitalização e atuais.**

**Investigar os objetivos iniciais do projeto de revitalização.**

- 1 Quais são os objetivos do projeto de revitalização do Puerto Madero?  
Investigar se os objetivos foram alcançados
- 2 Qual é o resultado do projeto? Os objetivos foram alcançados?  
Identificar os aspectos que dificultaram a implantação do projeto.
- 3 Quais são as dificuldades encontradas durante a implantação do projeto?E atualmente?  
Participação pública
- 4 Houve participação da comunidade no planejamento e desenvolvimento do projeto de revitalização ou não?  
Avaliar a percepção dos sujeitos públicos sobre o ponto de vista da comunidade e dos turistas.
- 5 Qual é a sua avaliação sobre a percepção da comunidade e dos turistas sobre o Puerto Madero?  
Avaliar se houve gentrificação no entorno após a concretização do projeto, ou seja, revitalização de imóveis e conseqüentes expulsões de uma população que aí habitava.
- 6 Houve revitalização de imóveis já existentes no centro, desencadeada pelo projeto do Puerto Madero ou não? Em caso afirmativo, houve expulsão de população que habitava esta área ou não?  
Investigar se a imagem pretendida pelos sujeitos responsáveis pelo porto é a mesma que os consumidores desse espaço percebem.
- 7 Qual é a principal imagem do porto que gostariam de passar a um visitante? Por quê?

**Perguntas específicas para empresário de empreendimentos turísticos localizado no Puerto Madero**

**Investigar as motivações iniciais para o investimento.**

- 1 O que lhe motivou investir nessa área?  
Avaliar os aspectos que desestimulam o investimento no espaço do Puerto Madero.
- 2 Quais são as principais dificuldades para manter o seu empreendimento funcionando?  
Avaliar os aspectos que estimulam o investimento no Puerto Madero.
- 3 Quais são as principais facilidades para manter o seu empreendimento funcionando?  
Investigar os principais atores sociais consumidores desse serviço.
- 4 Como é composta a sua clientela?

**Identificar os serviços mais procurados pelos turistas.**

5 Quais são os principais atrativos ou serviços procurados no Puerto Madero (gastronômicos, hoteleiros, comerciais)?

Investigar se existe algum ponto negativo que desestime a visita de turistas ao porto..

6 Existe algum aspecto que desestimula a visita por parte de turistas ao Puerto Madero?

Identificar os serviços mais procurados pelos turistas.

7 Quais são os principais atrativos ou serviços procurados no Puerto Madero (gastronômicos, hoteleiros, comerciais)?

### **Perguntas específicas para empresários do *trade* turístico de Buenos Aires**

#### **Investigar a importância do projeto de revitalização do Puerto Madero para o desenvolvimento turístico de Buenos Aires.**

1 Qual é a importância do projeto de revitalização do Puerto Madero para o desenvolvimento turístico de Buenos Aires.

Identificar a relação do empreendimento em questão com o Puerto Madero.

2 A revitalização do Puerto Madero tem (teve) alguma relação direta no seu empreendimento ou não? Qual?

Identificar os serviços mais procurados pelos turistas.

3 Quais são os principais atrativos ou serviços procurados no Puerto Madero (gastronômicos, hoteleiros, comerciais)?

Investigar se existe algum ponto negativo que desestime a visita ou uso de serviços, por parte dos turistas, ao porto

4 Existe algum aspecto que desestimula a ida de turistas ao Puerto Madero? E com relação ao uso dos serviços?

## Apêndice 7 – Entrevistas realizadas em Buenos Aires e Porto Alegre

### Buenos Aires

<b>Ator Social</b>	<b>Profissão</b>	<b>Duração</b>	<b>Data e horário</b>	<b>Local da Entrevista</b>	<b>Modo de Contato</b>
1 - TRADE	Gerente do Hotel Babel localizado no bairro de San Telmo	55 min	21/7/2010 19h	Apartamento do pesquisador, localizado ao lado do hotel	Pessoalmente
2 - TRADE	Guia do Museo Munich – localizado na Costanera Sur	45min	25/7 - 16h	Museu Munich	Pessoalmente no museu
3 - TUR	Administrador	28min	28/7 - 15h	Puerto Madero	Pessoalmente
4 - MOR	Morador da região metropolitana de Buenos Aires (Partido de Lomas de Zamora)	24min	30/7 - 18h	Puerto Madero	Pessoalmente
5 - PROF	Professor de Geografia e Turismo da Universidade de Buenos Aires (UBA)	50 min	10/8 – 15h	UBA – Departamento de Geografia	Email
6 - PROF	Doutoranda em Ciências Sociais UBA	1h 26min	12/8 – 14h	UBA – Departamento de Sociologia Urbana	Email
7 - ARQ	Arquiteto – Criou o projeto de alagamento da Reserva Ecológica, chamado de “Playas del Centenario”	55 min	12/8 – 20h	Cafê Havana – Bairro Belgrano	Email
8 - ORG	Editora do jornal mensal “El Sol de San Telmo”	1h 38min	20/8 – 10h	Cafê no Bairro de San Telmo	Email
9 - GOV	Empregado do Governo - Responsável pelo Casco Histórico	50 min	20/8 – 16h	Cafê Poesia – Bairro San Telmo	Email
10 - ORG	Dono de Livraria localizada no bairro San Telmo	1h e 12 min	21/8 - 12h	Cafê Poesia	Email
11 - TUR	Guia de Turismo – Agencia Tangol	1 hora e 8 min	25/8– 12h	Apartamento do pesquisador, na rua Balcarce em San Telmo	Pessoalmente
12 - ARQ	Arquiteto	33 min	27/8 - 14h	Escritório do arquiteto, localizado na Avenida de Mayo	Telefone
13 - ORG	Diretora do site <a href="http://www.nuevopuertomadero.com">www.nuevopuertomadero.com</a>	1h e 30min	2/9– 18h	Cafê Starbucks do Puerto Madero	Email
14 - TUR	Turista Inglesa, Estudante	6 min	9/9 - 18h	Albergue em San telmo	Pessoalmente
15 - TUR	Turista Inglês, Estudante	16 min	9/9 - 18:30	Albergue em San telmo	Pessoalmente



## Porto Alegre

<b>Ator Social</b>	<b>Profissão</b>	<b>Duração</b>	<b>Data e horário</b>	<b>Local da Entrevista</b>	<b>Modo de Contato</b>
1 ARQ	Não divulgar a pedidos do entrevistado	-	-	-	-
2 TRADE	Agente de Viagens	50min	16/10/10 10h 20h	Casa do pesquisador	Pessoalmente
3 GOV	Trabalha na Secretaria de Turismo de Porto Alegre	2h 2h	21/10 - 10h	Secretaria de Turismo de Porto Alegre	Email
4 ARQ	Arquiteta e autora de dissertação sobre Puerto Madero no mestrado de arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS	1h e 15mins	27/10 - 14h	Salão de festas do edifício da entrevistada	Email
5 GOV	Vereador de Porto Alegre responsável por projetos relacionados à orla	45 min	1º /10 - 14h	Gabinete do Vereador na Câmara Municipal dos Vereadores de Porto Alegre	Email
6 GOV	Engenheiro do Departamento de Esgotos Pluviais (DEP), responsável pelo MURO da Mauá	1h e 20min	8/11 - 9h	Escritório do Engenheiro, no DEP	Email
7 TUR	Bióloga - Moradora de Buenos Aires passando uma temporada de 1 mês em Porto Alegre	1h	8/11 - 18h	Comunidade ligada a Educação Ambiental onde ela estava morando	Pessoalmente
8 ORG	Escritora - Membro do Movimento Defenda a Orla do Guaíba	50 mins	12/11 - 9h	Apartamento da entrevistada	Email
9 GOV	Superintendente da Secretaria de Porto e hidrovias (SPH)	15min	18/ 11 - 9h	Escritório do Superintendente, na SPH	Telefone
10 ARQ	Engenheira e Professora de Arquiteta estudiosa dos projetos a revitalização da frente-de-água de Miami, EUA, e do Cais Mauá	1h e 46min	9/11 - 10h	Biblioteca da Faculdade de Educação da UFRGS	Email
11 PROF	Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela UFRGS. Autora do trabalho sobre urbanização nas Ilhas do Delta do Jacuí	48min	1º /5/2011 – 14h	Loja onde trabalha a entrevistada	Pessoalmente

## **Apêndice 8 – História de Puerto Madero**

A importância do sítio onde está hoje localizado Puerto Madero data da época de fundação da cidade. A primeira ocorreu em 1536, quando Pedro Mendoza funda o Porto de Nuestra Señora del Buen Ayre. Já em 1580, Juan de Garay funda a Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de Buenos Aires (CAPM, 2010).

Dessa forma Buenos Aires sempre esteve em íntima relação com seu papel de porto. O principal interesse no estabelecimento populacional na região do Rio de la Plata foi devido ao controle da área, ponto de entrada quase exclusivo para a região central da América do Sul.

La elección de Buenos Aires, ciudad de escaso desarrollo de la época, atendía a una situación geopolítica delicada: el avance portugués, apoyado por Inglaterra, realizado a través del sur de Brasil y el actual Uruguay, hacia el río de la Plata, que es la entrada natural a gran parte de América del Sur (LORENZINE, 2006, p.128).

Nos séculos XVII e XVIII, as embarcações chegavam ao estuário do Río de la Plata e estacionavam a uma considerável distância da terra, sendo necessário tomar outra embarcação.

Las viejas crónicas cuentan las peripecias que tenían que pasar los pasajeros que llegaban hasta ganar tierra. Los barcos debían ancar a una o dos leguas de la costa, según que el río estuviese alto o bajo; de allí se transbordaba a grandes lanchones, llamados “balleneras”, que se acercaban a la todo lo posible, según la altura del río, y, finalmente, desde la ballenera se pasaba a unos grandes carros de altas ruedas, que entraban en el río con el agua hasta los ejes, para llevar pasajeros y carga a tierra firme (GUTIERREZ, 1939, p. 310).

Segundo Maestripier (1992), a relação mercantil e cultural com a Europa também era aspecto central. O porto ia ser o lugar por onde a Europa “civilizada e civilizadora” penetraria na nação.

Em fins do século XVIII a necessidade de um porto era clara, e os primeiros projetos começaram a ser discutidos. Para o estabelecimento de um porto algumas condições são necessárias. Primeiro esse devia oferecer segurança para os navios que nele estacionassem, ou seja, um lugar protegido das fortes correntes e ventos. Em segundo lugar a profundidade das águas deve ser de suficiente calado para admitir os grandes navios. Por último, os portos requerem instalações apropriadas para que as operações de embarque e desembarque possam se realizar com rapidez (GUTIERREZ, 1939).

Com respeito ao porto de Buenos Aires, Gutierrez (1939) comenta que:

Está situado en el fondo del estuario del Río de La Plata, sobre la margen derecha del anchísimo río, que bien puede considerarse como un golfo de mar, se halla, es cierto, resguardado de las corrientes y oleaje del océano, pero ha debido, en cambio, avanzar sobre el río para alcanzar la profundidad necesario a fin de poder ser abordado por los grandes transatlánticos que lo frecuentan. Las costas del río de la Plata son, en efecto, sumamente playas, descendiendo en suavísimo declive hasta el thalweg del estuario; a ello se debe que sólo avanzando sobre las aguas y dragando el cauce ha sido posible construir un puerto de tales condiciones de capacidad (GUTIERREZ, 1939, p.308).

Sem um planejamento urbano adequado, a cidade cresceu de modo desordenado e diversos problemas logo apareceram, principalmente relacionados a higiene urbana. O desenvolvimento da configuração urbana e o aumento da população ocorreram de modo vertiginoso.

La Buenos Aires colonial era una ciudad insalubre y lo fue desde el principio. Sus principales problemas ambientales fueran sanitarios y muchas veces tuvieron que ver con la supervivencia física de los habitantes: “Callejones, callejuelas y plazuelas, huevos y aceras, perduraran, hasta fines del siglo XVIII y aun más, en un estado de absoluto abandono: invadidos por las aguas y lodazales durante los prolongados inviernos de estas comarcas, y sus vecinos fuertemente diezmados por las pestes durante los más fuertes días del estío (BRAILOVSKY, 2006, p.182).

Ao descrever ainda com mais detalhes como se encontrava a situação urbana dessa época, Brailovsky (2006, p.183) diz que “la costumbre de tirar basura a las calles agravaba esta situación al contaminar aun más las aguas” e “aclaremos: cuando dice „animales muertos” no se refiere a gatos y perros sino a caballos y bueyes pudriéndose en la vía pública”.

Assim, teve início o processo de higienização da cidade de Buenos Aires, com construções de avenidas e habitações mais amplas que permitisse melhor circulação de ar. Essa urbanização foi inspirada nos modelos europeus, principalmente espanhol, que já tinha prévia experiência ao enfrentar pestes e epidemias causadas pela falta de higiene urbana.

No meio do século XIX, o rio chegava ateh a casa do governo (TRADE2). Em 1855, foram construídos, em frente ao centro histórico da cidade, os primeiros moles: o da *Aduana Nueva* (Foto 139), à altura da Casa Rosada, desenhada pelo engenheiro Eduardo Taylor – “El edificio sobresalía por su frente semicircular que desembocaba en una explanada sobre el Río de la Plata” (CAPM, 2010, p.1); o mole dos passageiros e o das Catalinas. Todas essas construções foram apenas uma solução parcial ao problema do porto (MAESTRIPIER, 1992).



Foto 139: Aduana Nueva (1855 – 1891)  
 Fonte: <http://bairescolorsepia.blogspot.com>

Pero esos muelles eran insuficientes, y no evitaban el transbordo a las balleneras y a los carros, siempre indispensables a causa de la escasa profundidad del río, cuya costa se hallaba junto a la actual avenida Leandro N. Alem. Para colmo de incomodidades, a ambos lados del muelle de pasajeros iban diariamente las lavanderas con las ropas a lavar, cada una tenía su hoyo de agua para su tarea y su cuerda para tender la ropa lavada; además, toda esa zona ribereña estaba convertida en depósito de basuras, donde abundaban los pescados y otros animales muertos, con lo cual en verano la atmósfera resultaba nauseabunda. El muelle de pasajeros subsistió hasta 1890, en que fue demolido (GUTIERREZ, 1939, p. 312).

A fase inicial se caracterizava pela simplicidade urbana e pela importância governamental da cidade, que nota-se durante toda sua história. A cidade teve outras duas marcantes influências na sua formação urbana: a intensa imigração européia, desde as últimas décadas do séc. XIX, e a entrada definitiva da Argentina no modelo agro-exportador. O modelo econômico passou a alimentar ainda mais a imigração.

Con la plena inserción de Argentina en el modelo agro-exportador de fines del siglo pasado y principios del actual, la ciudad sufre una serie de procesos modernizadores que la transforman en una “gran ciudad”: la inmigración acrecienta y diversifica su población, impulsando su formación hasta los suburbios; la creciente estratificación social lleva a la aparición de nuevos “barrios altos” en las aéreas recientemente incorporadas, que concentran la infraestructura y equipamiento más modernos (parques, servicios, etc.), al tiempo en que las áreas residenciales tradicionales son abandonadas y ocupadas por los nuevos llegados (BERTONCELLO, 1996, p.212).

Tem início o processo de modernização da cidade de Buenos Aires e aumenta a estratificação social. Imigrantes europeus, italianos e espanhóis em sua maioria, chegam em massa a Buenos Aires em busca de melhores condições de vida e trabalho, e instalam-se tanto na capital quanto no interior.

Em 1876, Huergo ganhou o concurso para a canalização, aprofundamento e construção de moles no Riachuelo, antigamente chamado de *Arroyo de las Matanzas*. Essas melhoras permitiram o acesso de “buques de ultramar” e o êxito confirmou as possibilidades que oferecia o Riachuelo como espaço produtivo, constituído de porto, fábricas e quartéis. Esse era:

[...] el sector más pintoresco. El barrio contiguo, llamado barrio de la Boca, tiene un gran porcentaje de habitantes genoveses y, hasta hace pocos años, andando por sus calles se podía muy bien pensar que uno estaba en un barrio genovés (GUTIERREZ, 1939, p.317).

No ano de 1880, Buenos Aires é federalizada e eleita como capital argentina. Rosário era uma das cidade propostas como capital, entretanto, as obras de seu porto, começadas no final do século XIX não foram terminadas antes dos portos de Buenos Aires, San Fernando e La Plata. Nesse momento, a principal função da cidade de Buenos Aires era a mediação entre o poder metropolitano e os novos territórios a serem conquistados e colonizados (MAESTRIPIER, 1992).

Entre 1871 e 1885 três propostas (Figura 41) rivalizaram para levar adiante seus projetos. A primeira, de 1871, era o Projeto Mateman. A segunda era a do Engenheiro Huergo, com um desenho de dársenas abertas (Figura 42). Já a terceira pertencia ao Engenheiro Eduardo Madero, com um sistema de diques sucessivos, fechados e intercomunicados (Figura 43). “Ambos representaran formalmente el debate sobre el futuro del Puerto y la ciudad, y en ellos se identificaron los intereses que originaran sucesivas confrontaciones a lo largo de casi tres décadas” (MAESTRIPIER, 1992, p.2).

En las sucesivas propuestas que impulsó Madero, (1861) (1869) (1882), se proponía la localización del puerto sobre el frente de la ciudad, dejando de lado las posibilidades que ofrecía el Riachuelo. “En cambio en las soluciones de Huergo (1876), se favorecía un aprovechamiento integral al regularizar y dragar su cauce, logrando que innumerables veleros, vapores y los primeros transatlánticos se cobijasen en el próspero Riachuelo” (*ibidem*).

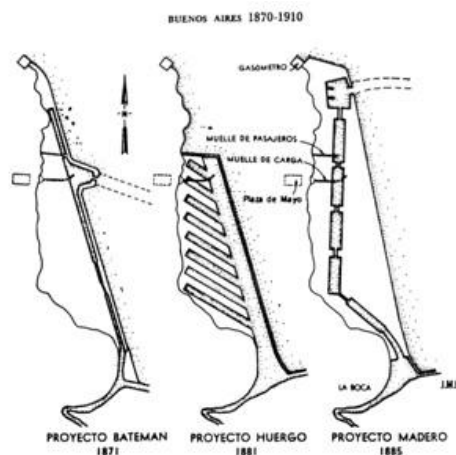


Figura 41: Três projetos sugeridos na época: Bateman (1871); Huergo (1881); e Madero (1885).  
Fonte: MAESTRIPIER, 1992

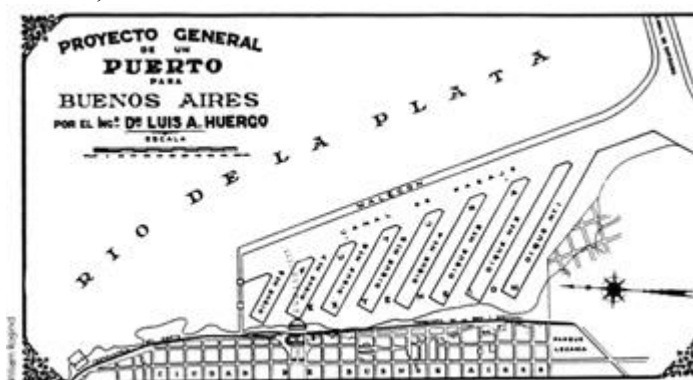


Figura 42: Porposta de Huergo 1881  
Fonte: MAESTRIPIER, 1992

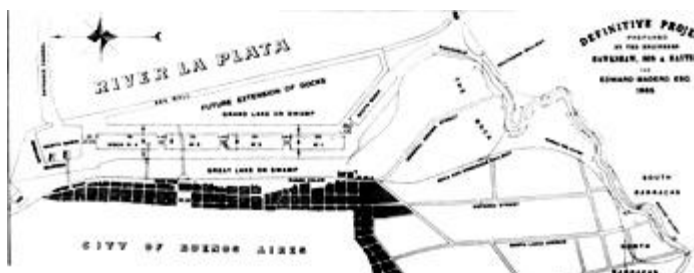


Figura 43: Projeto preparado pelos engenheiros Hackshaw, Sons & Heyter para Eduardo Madero  
Fonte: MAESTRIPIER, 1992

O projeto de Eduardo Madero saiu vencedor. “La construcción del puerto Madero fue finalmente autorizada por ley N°1257, del 27 de Octubre de 1882, iniciándose los trabajos el 1° de Abril de 1887” (GUTIERREZ, 1939, p.312) (Imagem x). Em dois anos foi inaugurada a Dársena Sur e o Dique 1, logo, foram inaugurados consecutivamente os Diques 2, 3 e 4 nos anos de 1890, 1892 e 1897. O projeto implicou amplos aterros sobre o rio, com a criação de

uma ilha triangular a leste da cadeia de diques. Assim, “el puerto obturó, para siempre, el balcón del centro de la ciudad hacia el río”<sup>45</sup> (BORTHAGARAY, 2005, p.1).



Foto 140: Fotografia da construção do Puerto Madero no final do século XIX. Podem-se ver ainda algumas partes do rio  
Fonte: MAESTRIPIER, 1992

“La aduana y el muelle de pasajeros fueran reemplazados por un puerto fundado sobre la base de la polémica la sospecha. Los previsibles problemas técnicos comenzaron a notarse a poco de iniciadas las obras” (MAESTRIPIER, 19992, p. 5). De certa forma, então, o projeto do porto Madero já nasceu obsoleto.

Muy pronto se comprobó que el puerto Madero resultaba insuficiente, dado el rápido desarrollo del movimiento de exportación e importación, y fue necesario estudiar la ampliación de aquél. (GUTIERREZ, 1939, p.312).

O aumento do tamanho dos navios procura satisfazer o objetivo prioritário do transporte marítimo, que é a diminuição do custo do frete. Assim, o desenvolvimento tecnológico dos navios tende a aumentar a velocidade e a capacidade de carga e diminuir a permanência desses nos portos. O aumento do porte dos navios provocou a prematura insuficiência do porto de diques sucessivos que, unidos por curtos canais, tornavam difíceis as manobras.

Assim, o porto de PM já nas primeiras décadas do sec XX não se podia usar mais, pois tecnicamente era um porto velho. Foi vendido pelos ingleses, mas não serviu de nada (PROF5). Entre 1910 e 1920, ainda se usava como porto, mas já tinha colapsado, devido à mudança de sistema e tecnologia. Não era operativo devido aos diques intercomunicáveis.

<sup>45</sup> Tradução livre do autor: Assim, o porto obstruiu, para sempre, a sacada do centro da cidade em direção ao rio.

Construiu-se então o porto novo, quer era em forma de pentes, mais operativo para a entrada e saída dos buques (TRADE2).

Logo em seguida, no ano de 1908, começaram as obras do Puerto Nuevo. Para tal, foi adotada a forma dentiforme já antecipada pelo engenheiro Huergo em seu projeto de 1882. Foi então ordenado “por ley Nº 5944, de 29 de septiembre de 1908, la construcción del Puerto Nuevo, cuyas obras fueran realizadas con extrema lentitud” (GUTIERREZ, 1939, p.312). Esse é constituído por cinco dársenas de sistema aberto, independentes entre si e protegidos por um escolho<sup>46</sup>. Apenas no ano de 1928 inaugurou-se a primeira dársena e logo se habilitaram uma após outra. “Su ubicación hacia el norte de la ciudad bloqueó definitivamente la relación del río con el área central de la ciudad” (MAESTRIPIER, 19992, p. 5)

A partir dos anos trinta imigrantes vindos do interior da Argentina chegam à capital em busca de novos postos de trabalho. Buenos Aires se vê rodeada por um turbilhão de mudanças, ocorridas devido à industrialização mais intensa e à migração interna.

Com relação ao pequeno Riachuelo, foi perdendo sua importância de primeiro porto de Buenos Aires. Inicialmente o porto Madero, e depois as construções do Dock-Sud (1894-1905) e do Puerto Nuevo (1908 – 1928), o converteram em um porto de cabotagem<sup>47</sup>, apêndice de um complexo, lento e inorgânico porto ultramarino (MAESTRIPIER, 1992).

Portanto, o porto de Buenos Aires, estendido de Norte a Sul, estava “constituído por: 1º, el Puerto Nuevo (5 dársenas); 2º, el Puerto Madero (dársena Norte, 4 diques y dársena Sud); 3º, el Riachuelo, y 4º, el Dock Sud” (GUTIERREZ, 1939, p.312). Toda essa zona portuária é constituída por aterro, terras ganhas ao rio.

O porto Madero foi então um grande empreendimento portuário que deu errado, e que ao longo de quase todo o século XX foi subutilizado. O que teria influenciado na época a má escolha do projeto por parte dos governantes? Possivelmente a influência política e econômica do governo britânico no contexto Argentino do período, visto que o consórcio vencedor era formado por “Don Eduardo Madero e hijos como concesionários; John Hawkshaw, Son & Hayter, como ingenieros directores, así como a Thomas Walker & Co, como constructores y socios británicos” (BORTHAGARAY, 2005 p.60).

---

<sup>46</sup> Substantivo masculino. 1 recife ou baixio à flor da água (freq. us. no pl.); abrolho. 2 pequena ilha rochosa. 3 Derivação: sentido figurado: obstáculo, óbice, perigo. (Dicionário Houaiss 3)

<sup>47</sup> Substantivo feminino. Rubrica: termo de marinha. 1 navegação que se faz na costa, ou entre cabos (águas marítimas limitadas), com a terra à vista; 2 navegação entre portos de um mesmo país ou a distâncias pequenas, dentro das águas costeiras. (HOUAISS, 2005)



Tendo em vista a obsolência funcional de Puerto Madero, surgiram, já na década de 20 as primeiras idéias de como reutilizar a área. Certas características da área aterrada do porto sempre a tornaram em um espaço de grande interesse urbano, tais como: sua importante localização vizinha ao centro da cidade; a grande extensão da área; e a sua conexão com o passeio ribeirinho, a atual Costanera Sur (CAPM, 2010).

Diversos projetos para a cidade de Buenos Aires apresentaram propostas para a área do Puerto Madero. A princípio os projetos acentuaram o papel do lazer, enquanto nos últimos anos o foco esteve no construtivo.

Os primeiros projetos datam da década de 20. De 1923 a 1925 foi proposto o Plan de la Comisión Estética Edilicia. Nesse plano foi finalizada a Avenida Costanera, local que se converteu nas décadas de 1920 a 1950 como um dos principais espaços público de lazer para os *porteños*, chamado de Balneario Municipal. “Constituyen éstos uno de los mejores paseos de la ciudad de Buenos Aires, siendo concurridos, sobre todo en verano, por una muchedumbre inmensa y cientos de automóviles” (GUTIERREZ, 1939, p.306). Para a área do Puerto Madero se propunha a construção de jardins até os diques e o suprimento dos galpões.

Os planos que se seguiram para a área foram o Proyecto del ingeniero Juan Briano, de 1930 - 31, porém a crise de 1930 provocou a diminuição do tráfego marítimo internacional e impediu a realização do projeto; e o Plan de Le Corbusier y Pierre Jeanneret, de 1938 a 1940, que ficou praticamente ignorado até abril de 1947, quando a revista “La Arquitectura de Hoy” decidiu publicá-lo.

A destruição das cidades européias durante a 2ª Guerra Mundial influenciaria na idéia de uma urbanização em maior harmonia com a vida, que Le Corbusier postulava para Buenos Aires. Propunha-se a eliminação do Puerto Madero, que daria lugar a uma área dedicada ao lazer, com usos culturais e esportivos. No Puerto Nuevo estariam as atividades comerciais e no Riachuelo e Dock Sud seria destinada a ”porto industrial”. Prolongar-se-ia a Avenida de Mayo até uma ilha artificial dentro do rio, onde seria construída a chamada “Cité des Affaires”, composta por cinco torres de usos comerciais e administrativas.

A partir dos anos 50 a degradação e desutilização do porto foram ainda mais intensas. “O porto teve uma época de muita vigência até o ano 50, depois, aos poucos, de decadência, até os anos 70, e logo de decadência total dos anos 70 aos 90. Para finalmente ser revitalizado em 1989, época de neoliberalismo, das privatizações” (TRADE2). Entretanto, “não sabe se estava tão deteriorada ou se o deterioro se inventou. Às vezes se deixa deteriorar uma zona, para justificar o processo de renovação. Essa é a leitura dominante (PROF5).

Com relação à conformação urbana da cidade, diversas moradias anteriormente ocupadas por uma elite oligárquica foram se tornando cortiços, onde famílias inteiras dividiam pequenas habitações, por exemplo, no bairro de San Telmo. Com a migração interna e a falta de postos de trabalhos suficientes nas indústrias, também se formaram as primeiras vilas ou favelas, como a Vila 31 no bairro de Retiro.

Esta “nueva ciudad” se verá nuevamente convulsionada a partir de las décadas del cuarenta y del cincuenta con la industrialización y la inmigración nativa, que conllevará nuevas alteraciones. La ciudad se rodea de una extensa periferia donde se alojan los recién llegados, que participan muy escasamente del espacio urbano “tradicional” y de los patrones de vida urbana, insertándose en el nuevo lugar fundamentalmente a través del trabajo. La heterogeneidad creciente de la vida urbana se refleja en la conformación de barrios y subsectores urbanos diferenciados, cada uno con un carácter y paisaje característicos (BERTONCELLO, 1996, p.213).

De acordo com Lorenzini (2006), nesse período a cidade de Buenos Aires se consolida como uma região intermediadora.

Históricamente la planicie ondulada [*região pampeana que ocupa una estreita faixa ao longo da margem direita dos rios Paraná e Uruguay*] atrajo a la población debido a que en ella se encuentran las ciudades-puerto, que son intermediarias entre la zona productora [*interior da Argentina*] y los mercados consumidores [*Europa*]. En la zona vive más del 50% de la población argentina, con una densidad cercana a los 100 hab/km<sup>2</sup> (LORENZINI, 2006, p.128).

A cidade também se torna uma referência *cultural* nacional e internacional: “a lo largo de este proceso, la metrópoli porteña consolida su papel de referente nacional. Vínculo con el exterior, a través de ella llegan las nuevas tendencias culturales y las modas de consumo” (BERTONCELLO, 1995, p.213). Após esse processo de aglomeração populacional e o surgimento da Grande Buenos Aires<sup>48</sup> ou Conurbano Bonaerense, a capital consolida-se como centro cultural e a visita à cidade “central” se converte em um atrativo tanto para os habitantes do interior como os do exterior.

La actividad turística se define entonces como una actividad relevante en la metrópoli. Es así como la primer Encuesta Nacional de Turismo de inicios de los años 70 (Argentina, 1971) la reconoce como el principal centro nacional receptor de turistas, tanto internacionales como venidos del interior del país (BERTONCELLO, 1996, p.213).

Entretanto, o turismo, nesse momento, sempre esteve em segundo plano nas políticas públicas governamentais.

Outros planos para a área de Puerto Madero foram propostos. O Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires, de 1959 - 60, que se caracterizava por trabalhar nas escalas urbana,

---

<sup>48</sup> A Argentina é um país que cresceu primordialmente ao redor da cidade de Buenos Aires, e, por esse motivo, é um dos países que apresenta uma das maiores macrocefalias do mundo. Estima-se a população total da Argentina em 39,7 milhões de habitantes em 2008, sendo que desses, 13,8 milhões (33%) vivem na região de Buenos Aires, sendo 9,7 milhões na Grande Buenos Aires (LORENZINI, 2006).

metropolitana e regional, visava o crescimento de cidade e propunha a eliminação dos diques para usos administrativos, culturais, desportivos e de lazer. As principais propostas para a área do Puerto Madero eram a eliminação dos diques e dos armazéns, a ampliação do Puerto Nuevo e a criação de uma estação marítima. Propôs-se, pela primeira vez, o aterro de 400 hectares de frente a Costanera Sur, realizado em 1978, e que posteriormente se tornaria a Reserva Ecológica (1986).

A Ditadura Militar se estabeleceu na Argentina em dois momentos, de 66 a 72, chamada “Revolução Argentina” e de 76 a 83, chamada “Processo de Reorganização Nacional”. O Puerto Madero, segundo Borthagaray (2005, p.62), “durante los gobiernos militares se convirtió en área restringida; los audaces se aventuraban a que un marinero les pusiese una bayoneta en la panza”. (BORTHAGARAY, 2005, p.62). Nesse período, a área de Puerto Madero permaneceu inalterada.

Em 1969, foi proposto o *Esquema Director del año 2000 - ORDAM /CONADE*, que planejava para um período de 30 anos uma urbanização que afastava-se dos mega planos ambiciosos e centrava-se no existente. Para a área do Puerto Madero previa, pela primeira vez, a preservação dos depósitos afirmando que alguns deles "deberían ser respetados dada la belleza que emana de su noble construcción" (CAPM, 2010).

Em 1971, nasce o *Plan de Renovación de la Zona Sur de Buenos Aires* (Figura 44). Para a área do Puerto Madero se propunha a expansão do setor terciário localizado na área central, completando com comerciais, hotéis e salas de espetáculos públicas e privadas; não contemplava o uso residencial.



Figura 44: Plan de Renovación de la Zona Sur de Buenos Aires, URBIS, 1971-1972  
Fonte: CAPM (2010)

Em 1981/2, foi proposto o projeto chamado *Ensanche del Area Central*. Encomendou-se a um Consórcio de Arquitectos a realização de um estudo do território conformado por Puerto Madero e a zona até a Costanera. Esta área se destinaria a expansão da área central, com o alojamento de todas as repartições públicas, assim como um Parque Metropolitano de uso público, de carácter recreativo e cultural (CAPM, 2010).

Em 1983, o presidente de retorno a democracia foi Raúl Alfonsín. A pergunta da época era “o que fazer com este ninho de ratos em pleno centro da cidade?”<sup>49</sup> (BORTHAGARAY, 2005, p.62). O que não era uma metáfora, pois a área era tão indesejada, que a ninguém lhe importou a constituição de dois focos de *villas*.

Era um ninho de ratos, pois os depósitos aduaneiros já não funcionavam mais, não havia nada. Uma imagem triste que tenho era que ao cruzar uma via, a do trem de turismo que hoje passa, um sujeito vendia melancias, e era o único que havia. Às vezes também havia pessoas que trabalhavam no centro ou pessoas jovens, que sentava para tomar um pouco de sol (TRADE2).

Ao longo desses anos, ideias foram sendo levantadas, e a principal delas partiu de um assessor, que:

[...] nos aconselhou propor, como modelo de gestão, uma sociedade de Estado, com atribuições amplas como as de qualquer Sociedade Anônima comercial, com um diretório constituído por igual número de membros eleitos pelo Estado nacional e pela prefeitura, e com um presidente rotativo cada ano<sup>50</sup> (BORTHAGARAY, 2005, p.62).

A partir dessa época, as políticas públicas para o turismo se tornaram mais intensas, essencialmente por causa da evidente geração de divisas que tal atividade vinha produzindo. Sobre o tema, Bertonecello (1996, p.215) diz que “lo que caracteriza a la función turística recreativa de la ciudad de Buenos Aires en los últimos años parece ser precisamente el abandono de este „segundo plano“, más evidente aún por darse en un contexto de crisis y recesión”.

O aumento da atividade turística, a partir dos anos oitenta, se torna outro momento histórico que reflete no espaço urbano de modo marcante. A cidade como um todo se organiza para atrair e receber os turistas. Tanto as formas como funções de diversos objetos urbanos são alteradas, o que acaba por refletir nas relações sociais da comunidade.

<sup>49</sup> Tradução livre de: “[...] ¿qué hacer con este nido de ratas en pleno centro de la ciudad?”

<sup>50</sup> Tradução livre de: “[...] nos aconsejó proponer, como modelo de gestión, una sociedad de Estado, con atribuciones tan amplias como las de cualquier sociedad anónima comercial, con un directorio constituido por igual número de miembros nombrados por el Estado nacional y por la municipalidad y con un presidente rotativo cada año

Em 1985 duas propostas de remodelação da cidade foram propostas, conhecidas como proposta “A” e “B”, com distintas sugestões para área do Puerto Madero.

A proposta “A”, da Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, se propunha trabalhar com um escala de parque, integrando com o rio. Incentivava a formação de uma reserva natural que permitisse conservar as espécies animais e vegetais dessa zona. O setor estaria dividido entre uma área ativa, com uso recreativo controlado, e outra passiva, de uso restrungido, para investigação e controle. Contemplava também a recuperação da Costanera Sur como passeio, projetando uma pista de remo como nexos com a área do aterro (CAPM, 2010).

Por sua vez, a proposta “B” proveu do convênio entre a Faculdade de Arquitetura y Urbanismo da Universidade de Buenos Aires (UBA), coordenado pelo arquiteto Borthagaray e a Secretaría de Estado de Transporte. Durante o desenvolvimento do projeto, se deram dois acontecimentos relevantes para a área do porto: afirmou-se a inutilidade portuária dos diques 1 e 3 e a Ordenanza Municipal promulgou que os terrenos ganhos ao rio se tornavam “Reserva Ecológica”, impondo-se sua preservação. As principais idéias contemplavam a formulação de um *Plan General* que operasse por etapas, uma gestão privada ligada a sociedade de ações mercantis, a urbanização da área de forma compatível com a expansão da *Area Central*, com total liberdade de eleição no uso dos solos e a preservação e refuncionalização de todos os edifícios, áreas verdes e patrimônio industrial e portuário com valor histórico, cultural e econômico (CAPM, 2010).

Já entre os anos de 1985 e 1990, a prefeitura da cidade de Buenos Aires trabalhou em cooperação com a prefeitura de Barcelona. Em 1985 firmou-se um convênio entre as duas administrações municipais chamado *Acuerdo de Cooperación entre la Municipalidad de Buenos Aires y el Ayuntamiento de Barcelona*. Essa união gerou o *Plan Estratégico para el Antiguo Puerto Madero*, produzido pelos *Consultores Europeos Asociados*: Juan Busquets, arquiteto, e Joan Alemany, economista. Essa proposta tomava referência na experiência europeia que vinha sendo produzida desse tipo de revitalização portuária. O programa proposto constava 3.033.505 m<sup>2</sup> para construções a leste dos diques, distribuídos em usos terciários, de residência, e de comércio, a área próxima a Costanera Sur se destinava a residências de alta densidade (torres), o terciário misto se localizava próximo aos diques, e a área entre essas duas era reservada para residência de densidade intermediária. A área adjacente ao Dique 1 propunha-se para centro de exposições. Além disso, também foi projetado 60 hectares de espaços verdes, a criação de um parque central que correspondesse

ao eixo da Avenida de Maio, e estacionamentos em dois níveis para todas as quadras de alta densidade (*ibidem*, 2010).

Tendo em vista os três projetos, nota-se a algumas diferenças entre eles. O primeiro (Proposta A) estipulava a preservação do amplo espaço natural que ali havia se desenvolvido, tanto na área entre os diques e a Costanera, como na área da hoje Reserva Ecológica, oonde se formou um grande ecossistema de banhado. Por sua vez, o segundo e o terceiro apresentam muitas semelhanças. O segundo propunha uma urbanização da área, com a preservação do patrimônio existente, mas com preceitos aparentemente não muito estabelecidos sobre como realizar essa urbanização. Por fim, o modelo espanhol tomou algumas dessas idéias, e incluiu nela o forte negócio da construção civil na área intersticial entre os diques e a Costanera Sur.

Foi então no governo neoliberal de Carlos Saúl Menem (1989 – 1999) que o projeto deslanchou. Teve fundamental participação do secretário de *Obras Públicas y Urbanismo*, o arquiteto Alfredo Garay. A partir daí “las acciones tomaron inmediatamente otro ritmo. Se constituyó la Corporación Antiguo Puerto Madero, sociedad a medias entre el Estado nación y la ciudad” (BORTHAGARAY, 2005, p.62).

A criação da Corporación Antiguo Puerto Madero (CAPM) é considerado fator fundamental na organização jurídico administrativo que possibilitou o desenvolvimento do projeto. “Era un proyecto en el que deberían intervenir la marina, la prefectura, los puertos, los ferrocarriles, en total eran más de 20 organismos que ni por milagro podían involucrarse” (*ibidem*, p.62)

Nas últimas duas décadas, o porto tem sido foco do projeto de revitalização, atualmente ainda está sendo produzido.

## Apêndice 9 - História do Cais Mauá

Em 1899 foi apresentado ao governador do Estado, Borges de Medeiros, o primeiro projeto do cais. Inserido em um contexto de caráter desenvolvimentista, baseado em investimentos em infra-estrutura e equipamentos que promovesse o crescimento da indústria e do comércio, deu-se o início da construção do porto de Porto Alegre. Tal construção era uma das grandes metas da política dos transportes desse governo, que previa uma interligação do estado por uma malha de vias de rodagem, férreas e fluviais.

Concomitantemente ao interesse na construção do porto, o Governo também se preocupava na melhoria das condições de navegação. Assim, em 1904, o estado aprova o projeto “Porto Alegre, Porto de Mar”, que visava:

O aprofundamento por dragagem dos canais da linha de navegação da Lagoa dos Patos, da barra até a capital, com o objetivo de possibilitar o acesso da navegação marítima a Porto Alegre e reduzir custos da navegação comercial, tornando o porto de Porto Alegre competitivo frente aos seus concorrentes, incluindo Rio Grande (SEM AUTOR2, p.1, SEM ANO).

As histórias dos portos de Rio Grande e de Porto Alegre sempre estiveram intimamente ligadas. Em 1910 o Governo Federal, pelo Decreto de nº 8.047, autoriza a *Cia. Française Du Port de Rio Grande do Sul* a realizar as construções do porto de Rio Grande, com a respectiva concessão. “Estas disposições inibiam o Estado do Rio Grande do Sul a executar, tal como resolvera e projetara, as obras do porto da capital” (PORTOBRÁS, 1987, p.1).

Apesar dessa concorrência, o Estado decidiu-se ao empreendimento. Visando reduzir o orçamento da obra, o projeto do porto teve diversas versões e sofreu inúmeras alterações do projeto original (1899). Esse previa 3.200 metros de cais e 14 armazéns. Publicado o edital de concorrência para a construção do porto da capital, foi aceita a proposta do engenheiro Rodolfo Ahrons, em julho de 1911, para a construção de 140 metros de cais. Os aterros dariam espaço para a construção de edifícios públicos importantes, como a Alfândega, os Correios e Telégrafos, hoje Memorial do Rio Grande do Sul, e a Delegacia Fiscal, hoje o Museu de Artes do Rio Grande do Sul (MARGS).

Em julho de 1913 foi concluído o primeiro trecho de cais com 146 metros de extensão e calado<sup>51</sup> de 4 metros, em frente à Praça da Alfândega. A dragagem, iniciada em 1914 pela

---

<sup>51</sup> Calado: Substantivo masculino. Rubrica: termo de marinha. Distância vertical entre a parte inferior da quilha (peça disposta longitudinalmente na parte mais inferior das embarcações) e a linha de flutuação de uma embarcação; calado-d'água. (HOUAISS, 2005)

*Société Française d'Entreprises de Dragages et de Travaux Publiques*, foi interrompida em 1916 devido a guerra.

O passo seguinte foi a contratação da empresa Pereira & Cia para dar continuidade as obras, com o objetivo de construir mais 610 metros de cais. Para isso foi concluído o aterro entre a Rua Sete de Setembro e a Rua das Flores, atual Siqueira Campos, até a Praça da Harmonia. Essa praça foi cedida à companhia encarregada para que se confeccionassem os blocos do cais, que provinham dos maciços graníticos da Ponta do Dionísio e de Monte Bonitop, trazidos pela linha férrea da Tristeza.

Em 1918 foi iniciada a construção do primeiro armazém e um ano depois já estavam concluídos 227 metros dos 600 previstos para o cais. Com o intuito de acelerar os trabalhos, as obras do cais passam para a Superintendência da Comissão da Navegação Fluvial e Lacustre, que elaborou estudos para montar uma fábrica de blocos de concreto, com aparelhagem proveniente da encapação do porto de Rio Grande (PORTOBRÁS, 1987).

Foi encomendado, em 1919, à empresa francesa *Daydée*, de Paris, o fornecimento da estrutura metálica do pórtico central e dos dois armazéns que o ladeiam. Para montar essa revolucionária estrutura em ferro, o secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas contratou o engenheiro francês Henry Hauser, que veio especialmente a Porto Alegre para dirigir os trabalhos da construção. Logo em seguida esse foi substituído pelo engenheiro João Fernandes Moreira, que tomou frente aos trabalhos até sua inauguração em 1923. Estas obras foram tombadas em 1983, pelo Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SEM AUTOR 3, ZH, 1983). Outro prédio estruturado em ferro é o Chalé da Praça XV.

Posteriormente, foram realizados contratos para trechos adicionais de cais, sendo que em 1921 o Estado assumiu a administração dos trabalhos e os concluiu. Apesar de já estar em operação desde 1916, o porto de Porto Alegre foi inaugurado oficialmente em 1º de agosto de 1921. Tinha administração própria subordinada à Secretaria da Fazenda e estava constituído de um trecho de 300 metros de cais, com nove armazéns, um edifício para a administração e doze guindastes elétricos; enquanto se seguiam as obras do conjunto do pórtico.

No ano seguinte, 1922, já estavam concluídos 924 metros de cais. Em 1923 já havia mais 303,31 metros, entretanto, o movimento revolucionário motivou a diminuição do ritmo das obras, do quadro de pessoal, bem como o adiamento do resultado da concorrência para a construção dos armazéns e guindastes.

---



Em fins de 1924 foram abertos ao tráfego 850 metros de cais, contando com quatro armazéns e 14 guindastes elétricos. Em dezembro de 1929 já tinham sido concluídos 2.181 metros de cais, linhas férreas nas docas, canalização de águas pluviais, aterros e calçamentos.

A conclusão do projeto, no todo, efetivou-se somente em 1937. Em 1951 a administração do porto foi absorvida pelo Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais que, em 1998, através da Lei Estadual nº 11.089 de 22 de janeiro, alterou sua denominação para Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH).

Em conseqüência da cheia de 1941, foi programado pelo Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS), do então Ministério de viação de Obras Públicas (MVOP), um complexo de obras para proteger a cidade de Porto Alegre contra novas cheias das proporções daquela de 1941.

Desse complexo constou um terrapleno<sup>52</sup> para servir de base a um dique protetor. Ao longo do terrapleno, na Rua Voluntários da Pátria, foi projetado e construído o chamado “Cais de Saneamento”. Esse cais é formado por dois tipos de estrutura, um mais pesado, Cais Navegantes (1955), que se constituiu no cais comercial do Cais de Saneamento, e outro mais leve, Cais Marcílio Dias, destinado a materiais de construção e esportes (EPB, sem ano, p.8).

O Cais Navegantes foi incorporado em 1955 ao acervo do Cais Mauá e começou a ser utilizado para fim de carga e descarga, visto que estavam inviabilizadas outras alternativas de expansão do porto de Porto Alegre.

A obra de conjunto, que abarcava os três cais, foi muito morosa e cheia de contratemplos, a real conclusão das obras deu-se somente em 1962 em pleno governo federal de João Goulart (PORTOBRÁS, 1987, p.8).

Durante esse longo período o porto participou de diversos momentos da vida da cidade, abrigou as mais variadas vivências, povoou o imaginário popular e marcou a cidade de forma singular. Contudo, no mesmo passo em que o porto se expandia, outro fenômeno se desenvolvia paralelamente colocando-o em xeque: os desdobramentos recentes do capitalismo dos países centrais que impunha às regiões periféricas o uso privilegiado de rodovias para o transporte de cargas e passageiros. Ironicamente, quase coincidiu a conclusão das obras no porto, em 1962, com o início do processo de sua obsolência, na década de 70.

Assim, o cais ocupou, até a década de 70, espaço privilegiado na vida da população. Contudo, a partir deste período, novos elementos impuseram-se ao porto da capital,

---

<sup>52</sup> Terrapleno: Substantivo masculino. Terreno em que se encheu uma depressão ou cavidade, tornando-o plano.

“deferindo golpe fatal nas suas atividades e no seu status de porto referencial” (SCHIAVONE et al., 1993, p.6), como por exemplo: a criação do super-porto de Rio Grande, uso preferencial do transporte rodoviário e a implantação de novas tecnologias portuárias, como o uso dos containeres.

O Patrimônio Histórico e Cultural, representado pelo Cais Mauá, passou a ser legalmente protegido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (IPHAE), que, em 1983, tombou a Usina do Gasômetro. Por sua vez, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) procedeu, no mesmo ano, o tombamento do Pórtico Central e dos Armazéns A e B. Já o Conselho Municipal do Patrimônio Artístico, Histórico e Cultural (COMPHAC), em 1996, tombou os Armazéns A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, B-1, B-2, B-3 e Edifício Sede da SPH, culminando, em 2004, com o tombamento do Armazém A-6.

## Apêndice 10 – Inventário da Avenida Mauá

Edifício Abandonado ou terreno vazio – verde  
 Edifício Residencial – azul  
 Edifício Comercial - roxo  
 Estacionamento – vermelho  
 Comércio para Lazer: bar, casa de show, sauna, boate – rosa  
 Loja – preto  
 Hotel – cinza  
 Terminal de ônibus - amarelo  
 Órgãos Públicos – branco

Tabela 14: Inventário da Avenida Mauá

Avenida Mauá	Cais Mauá
1ª quadra: entre as ruas da Conceição e Cel. Vicente  - nº 2071 – Prédio abandonado, ex casa de show de mulheres - terreno baldio (vazio urbano), alto muro. - nº 2019 – grande Prédio Residencial Estacionamento Unipark (E) R\$ 5,00/hora - nº 2011 – E R\$ 4,00/hora Klift Tower (Prédio comercial)	Doca 3 Praça Edgard Schneider Antigo Frigorífico
2ª quadra: entre as ruas Coronel Vicente e Carlos Chagas  - terreno baldio (vazio urbano) - casa sem identificação - nº 1899 E R\$ 5,00/hora - nº 1897 Sauna masculina R\$ 18,00 - E R\$ 6,00/hora - nº 1873 Francys Drink Lorena Drink Bar - E R\$ 5,00/hora - nº 1865 – Loja de móveis usados, manequins, cofres, freezers, estantes, etc. - FEPAM – Fundação Estadual de Proteção do Meio Ambiente Henrique Luiz Roessier - RS	Doca 3 Praça Edgard Schneider Antigo Frigorífico
3ª quadra: entre as ruas Carlos chagas e Chaves barcelos  - PMPA – DEP Departamento de Esgotos Pluviais – Casa de Bombas Nrº 18	Doca 3 Praça Edgard Schneider Antigo Frigorífico
4ª quadra: entre as ruas Chaves Barcelos e	Doca 3 - Início da Doca 2

<p>Rui barbosa</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- E R\$ 4,00/hora</li> <li>- E R\$ 4,00/hora</li> <li>- Hotel Express</li> <li>E R\$ 4,00/hora</li> <li>- Edifício de 3 andares com as janelas concretadas</li> </ul>	C3 e C4
<p>5ª quadra: entre as ruas Rui Barbosa e Dr. Flores</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Shopping do Porto – Camelódromo</li> <li>Terminal de Ônibus – Linhas para região Metropolitana de Porto Alegre</li> </ul>	Doca 2 C3 e C4
<p>6ª quadra: entre as ruas Dr. Flores e Vigários José Inácio</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- E R\$ 6,00/hora</li> <li>- Prédio residencial</li> <li>- Prédio 3 andares, aparentemente abandonado</li> <li>- E SafePark – 10 andares</li> <li>- Edifício Residencial – 10 andares</li> </ul>	Doca 2
<p>7ª quadra: entre as ruas Vigário José Inácio e Visconde Cairú</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- E R\$ 4,00/hora</li> <li>- Loja fechada – 2 andares</li> <li>- E</li> <li>- Prédio Comercial</li> <li>CI – Escola Técnica</li> <li>Escritórios de advocacia</li> <li>- Prédio comercial – Edifício Consórcio – 14 andares</li> <li>- Terminal de ônibus Parque Índio Jary – ônibus C1 e C2, em direção ao centro.</li> </ul> <p>Obs: Nessa esquina passa o ônibus de turismo</p>	Doca 2 – Início da Doca 1 Bombeiros Anvisa Praça
<p>8ª quadra: entre as ruas Visconde Cairú e Uruguai</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Federasul- 7 andares</li> <li>Terminal de ônibus atrás desse edifício.</li> </ul>	Começa o MURO do trem
<p>9ª quadra: Mercado Público Praça do Mercado público Mural de Danúbio Gonçalves em homenagem à proclamação da República 1826</p>	3 Armazéns pequenos Passagem subterrânea
<p>10ª quadra: Rua Borges de Medeiros</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- termina de ônibus – em direção a PUC e UFRGS</li> <li>- Brigada Militar e Corpo de Bombeiros</li> </ul>	B2

- Edifício da Previdência Social – 15 andares	
11ª quadra: entre a Rua Uruguai e a Travessa Francisco de Leonardo Trude Terminal de ônibus - Nrº 1095 – Edifício de 20 andares – FORMAC – comercial	B2
12ª quadra: entre Travessa Francisco de Leonardo Trude e a Rua José Montauray - E – 5 andares - E – 10 andares	B1
13ª quadra: entre as ruas José Montauray e Sepúlveda - Sedex Correios – 7 andares – edifício comprido	SPH – Superintendência de Portos e hidrovias
14ª quadra: entre as ruas Sepúlveda e Capitão Montanha - Secretaria do Estado da Fazenda - Praça da Alfândega, MARGS (Museus de Arte do Rio Grande do Sul), Memorial do RS e Santander Cultural - Inspeção da Receita Federal	3 armazéns Pórtico Central
15ª quadra: entre as ruas Capitão Montanha e Caldas Junior - Prédio abandonado – 7 andares - SBS Livraria - Prédio Comercial – 7 andares	A1 6 armazéns
16ª quadra: entre as ruas Caldas Junior e General João Manuel - Prédio abandonado – 7 andares - Ocupação 20 de Novembro - Prédio comercial – Condor Assessoria Imobiliária – 7 andares - E – 6 andares - Nrº 837 – Prédio Residencial GBOX – 15 andares - Banco Itaú – início do armazém A2 no porto - Estacionamento térreo – Vazio urbano - Prédio Circular 8 andares	A1 6 armazéns Pequeno armazém A2
17ª quadra: entre as ruas General João Manuel e Travessa Araújo Ribeiro - Prédio comercial de 8 andares – Fundação Banrisul de Seguridade Social. Weinman Laboratórios embaixo - E – 1 andar - E térreo – Vazio Urbano - Prédio Comercial 5 andares – UGAPOCI – União gaúcha da Polícia Civil – médicos, dentistas, advogados, etc. - E em casa demolida	Início do A3

<p>18ª quadra: entre as ruas Travessa Araújo Ribeiro e Bento Martins - 19º Distrito Rodoviário Federal – M.T. DNER</p>	<p>A3 Obs: Rua liga a Casa de Cultura Mario Quintana à Av. Mauá</p>
<p>19ª quadra: entre as ruas Bento Martins e Padre Tomé <b>- E – Vazio urbano</b></p>	<p>A3</p>
<p>20ª quadra: Padre Tomé até encontrar a Siqueira Campos - Praça abandonada com um E interditado para cerca de 10 carros -Nrº 555 - Casa de Bomba Nº17</p>	<p>Primeira entrada do Cais Entre A3 e A4 Obs: rua liga a Igreja das Dores à Avenida Mauá</p>

## Apêndice 11: Análise de Integração Urbana – Puerto Madero e Cais Mauá

### Análise de Integração com a Cidade

Tabela 15: Fatores de Integração com a Cidade – Puerto Madero e Cais Mauá

Fatores de Integração com a Cidade	Puerto Madero	Cais Mauá
1 – Os critérios pelo qual a área foi selecionada para a renovação urbana.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O espaço portuário foi selecionado porque estava degradado e abandonado e porque se localiza ao lado do centro, área muito valorizada.</li> <li>- A área de Puerto Madero foi selecionada para, primordialmente, induzir o desenvolvimento urbano da área portuária, e não do entorno.</li> <li>- O projeto criou uma nova centralidade – residencial, comercial, financeira e turística – trazendo um grande fluxo para área, de pessoas e automóveis, congestionando ainda mais o centro de Buenos Aires.</li> <li>- Ajudou, não intencionalmente, a recuperar as áreas do entorno, embora tenha criado espaços fragmentados – segregados socialmente.</li> <li>- Por parte dos entes privados, integra-se e incentiva outros investimentos de infra-estrutura na cidade.</li> <li>- Cria, na área portuária, novos espaços de lazer e turismo, conectados em rede com outros espaços na cidade. Falha, entretanto, ao não criar, ou criar poucos, espaços de cultura.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A área do Cais Mauá foi selecionada para revitalização por localizar-se próximo ao centro, por estar subutilizado desde os anos 70 e por ter potencial paisagístico.</li> <li>- A área do Cais Mauá foi selecionada para induzir o desenvolvimento urbano do porto e do entorno.</li> <li>- O projeto deve criar nova centralidade financeira, comercial e turística, aumentando o fluxo de pessoas e carros no centro.</li> <li>- O projeto deve recuperar áreas do entorno, como a Avenida Mauá e o centro, mas não intencionalmente.</li> <li>- O projeto do Cais deve incentivar outros investimentos na cidade, tanto públicos como privados.</li> <li>- O projeto cria novos espaços de lazer, integrando-se a rede de espaços de lazer, ambientais, culturais e turísticos. Entretanto, poderia criar mais espaços de cultura e menos espaços semi-privados, como shoppings e edifícios comerciais.</li> </ul>
2 – Relação do planejamento urbano do projeto com o planejamento da cidade.	<p>Outros projetos de turismo, lazer e serviços são criados na cidade, conectando-se com Puerto Madero</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O planejamento do projeto dialoga pouco com o planejamento urbano da cidade. Não se comenta sobre a revalorização da Avenida Mauá, que deveria ocorrer concomitante ao projeto do porto, nem sobre a necessária integração entre Cais Mauá – Orla do Guaíba.</li> <li>- O planejamento da cidade de Porto Alegre para o Centro busca revalorizá-lo, aumentando a classe social que o consome e afastando os atores que o consomem atualmente (como é o projeto dos novos terminais de ônibus,</li> </ul>

		localizados no entorno do Centro). Por esse viés, o Projeto Cais Mauá está integrado com o planejamento da cidade, pois está sendo feito para o consumo da média-alta e alta classes.
3 – A coordenação do projeto de revitalização com os principais investimentos em infra-estrutura na cidade.	A verba estatal investida em Puerto Madero, principalmente em acessibilidade e infra-estrutura básica, veio por intermédio da licitação dos armazéns e dos terrenos. Assim, os investimentos públicos na área de Puerto Madero não têm relação com os investimentos em outras áreas da cidade, e, por isso, não precisam ser justificados – estarem relacionados.	São necessários investimentos públicos em infra-estrutura para possibilitar a o projeto no Cais. Também diversos outros estão feitos na cidade, muito estimulados pela Copa do Mundo 2014. O que falta é um meio de utilizar a verba arrecadada na licitação diretamente nas infra-estruturas necessárias na área do Cais, sem deixá-la “perder-se” nos cofres públicos.
4 – Debate e participação pública. Embora esse fator possa não ter implicação direta na integração da cidade ao projeto.	A única participação pública que houve no projeto foi durante o concurso dos arquitetos, onde muitos tiveram a oportunidade de colocar seus projetos. Os outros atores sociais, entretanto, não tiveram uma participação relevante no projeto de Puerto Madero. A maturação do desenho urbano se deu progressivamente, alcançando alto grau de acordo entre a maioria dos arquitetos envolvidos, entes públicos e investidores privados.	A opinião pública, para sugerir opções, concordar o discordar, é limitada ou nula no Projeto Cais Mauá. Poucos arquitetos têm a possibilidade de sugerir seus projetos. Existe mobilização pública a favor (Movimento Quero Cais) e contra (Movimento Defenda a Orla do Guaíba) o projeto. Esses poucos atores que se mobilizam são pouco escutados pelos planejadores, mas seus esforços para opinarem são muito válidos e repercutem, por serem os únicos, nos entes públicos e privados.

Fonte: Otávio Vieira.



## Apêndice 11 (continuação)

### Análise de Integração com o Local

Tabela 16: Fatores de Integração com o Local – Puerto Madero e Cais Mauá

Fatores de Integração com o Local	PUERTO MADERO	CAIS MAUÁ
<p>1 – Os benefícios da área do entorno dos investimentos realizados.</p>	<p><b>Cena 3</b> – Costanera Sur – Única Cena a receber investimentos diretos do projeto. Houve melhoras na acessibilidade, na infra-estrutura e no acesso aos serviços oferecidos. Entretanto, observa-se aí uma fragmentação socioespacial, onde os moradores das Cenas 1 e 2 não costumam se “misturar” com os freqüentadores da Costanera, que por sua vez também freqüentam muito pouco os espaços públicos da área revitalizada.</p> <p><b>Cena 4</b> - Reserva Ecológica - Os benefícios nessa Cena estão relacionados a maior visibilidade da área, tanto pelos entes públicos quanto pelos moradores de Buenos Aires. A Reserva é utilizada por uma grande diversidade de atores, tanto pelos moradores de Puerto Madero, dos bairros do entorno e dos afastados, como pelos turistas, embora em baixo número. Apesar da influência positiva do projeto de Puerto Madero na Reserva Ecológica, ainda é necessário um aporte maior de verbas por parte do governa da cidade, para a manutenção e o desenvolvimento de projetos ambientais na área.</p> <p><b>Cena 6</b> – Vila Rodrigo Bueno - O Pedaco da Comunidade é o espaço intencionalmente mascarado do entorno, tanto pelos entes privados como pelos públicos. É um espaço segregado e a cada ano, desde o início do projeto, a pressão para seu desalojo aumenta.</p> <p><b>Cena 7</b> – Bairro San Telmo - Teve influências positivas. San Telmo já vinha em uma tendência de revalorização e foi impulsionado pelo projeto de Puerto Madero.</p>	<p><b>Cena 2:</b> Deve haver benefício na Avenida Mauá, mas não está planejado na projeto. Valorização dos imóveis, investimentos na infra-estrutura, inclusão de novos moradores, expulsão poucos, pois poucos moram na área, mas maior exclusão e modificação na estrutura comercial da Avenida. Talvez a permanência do MURO dificulte e postergue essas modificações, mas tudo indica que cedo ou tarde elas acontecerão.</p> <p><b>Cena 3:</b> O Shopping pode funcionar como uma barreira simbólica, dificultando a transição de alguns atores sociais.</p> <p><b>Cena 4:</b> O público que atualmente utiliza a Mancha Centro é de menor poder aquisitivo que os serviços que deseja-se oferecer no cais, logo eles não terão acesso aos serviços. Como também não irão para ficar de pé olhando os outros sentados, também irão pouco à área do projeto, e se forem, esse será um trajeto, e não um lugar para estar, para ficar. O projeto congestionará ainda mais a Mancha Centro.</p> <p><b>Cena 5:</b> Modifica o parque utilizado pelos moradores do Pedaco das Paralelas, acreditando melhorar a acessibilidade com a construção de uma elevada. Teriam que passar por cima do shopping para alcançar os armazéns.</p> <p><b>Cena 6:</b> No Pedaco Histórico “Esquecido” deve haver valorização dos dois espaços dessa Cena. A cena terá acesso ao Setor 3 do cais, seja pela Ramiro Barcelos ou por uma elevada na altura da Rodoviária (que acreditamos ser menos provável de ser realizada).</p> <p><b>Cena 7:</b> As ilhas do delta do Jacuí podem ser beneficiados com o desenvolvimento de um turismo sustentável de base local. O projeto não</p>

		<p>prevê nenhum tipo de integração com essas ilhas e a Marina Pública localizada no Setor 1 do Cais Mauá foi fechada com o objetivo de liberar a área para a revitalização, o que afastou ainda mais a possibilidade de contato da população com as ilhas.</p>
<p>2 – Existência de continuidade de pedestre com ambos os espaços públicos (entorno e área renovada) altamente qualificados, garantindo que a nova área não seja um espaço segregado.</p>	<p><b>Cena 3</b> – Existe qualificada continuidade de pedestres, o que não impede a fragmentação socioespacial.</p> <p><b>Cena 4</b> - A melhora do acesso a área da reserva, proporcionado pelo projeto, foi fundamental. Desde o aterro realizado na área da reserva, o acesso sempre foi pelas duas pontas, logo, não havia nenhuma barreira física para ser retirada.</p> <p><b>Cena 6:</b> Existe a continuidade de pedestres, mas ela é mascarada.</p> <p><b>Cena 7:</b> Melhorou a continuidade de pedestres entre os dois espaços.</p>	<p><b>Cena 2:</b> A continuidade de pedestres é mínima perto do que poderia ser sem a existência do MURO, que favorece a segregação da área.</p> <p><b>Cena 3:</b> O projeto tem continuidade de pedestres com a orla, mas não garante que a área não seja um espaço segregado. Shopping exige tipo de vestimenta diferente do que uma área verde, como parques ou orla.</p> <p><b>Cena 4:</b> Não tivemos acesso em como se dará o acesso dos atores da Mancha Centro na área revitalizada. Sabe-se que atualmente existem três entradas, e que devem ser mantidas. Pela natureza dos serviços que devem ser oferecidos no cais, shopping e torres comerciais, o projeto tende a segregar os atores da Mancha Centro, de menor poder aquisitivo. Ignora, por exemplo, o Camelódromo.</p> <p><b>Cena 5:</b> O projeto cria a continuidade para pedestres. Esses moradores, por estarem acostumados a sair para caminhar na orla, aparentemente seriam beneficiados, pois poderiam continuar a caminhada ao longo do cais sem interrupção.</p> <p><b>Cena 6:</b> Não parece existir continuidade para pedestres entre essa cena e o Setor 3 do Cais.</p>
<p>3 – Retirada de existentes ou previstas barreiras urbanas, permitindo continuidade entre o entorno e a área renovada</p>	<p><b>Cena 3:</b> Não existiam barreiras físicas relevantes para serem retiradas entre esses dois espaços; contudo, foi criado uma, a barreira social.</p> <p><b>Cena 4:</b> O ponto negativo fica por conta da relação rio – população, que segue muito longe do ideal. O projeto, embora tenha conseguido aproximar fisicamente o tecido urbano ao rio, parece não ter trabalhado suficientemente em conjunto com as autoridades responsáveis pela reserva, visto que o contato com o rio ainda é muito difícil.</p> <p><b>Cena 6:</b> Melhorou a acessibilidade à área, mas aumentaram as fronteiras simbólicas.</p>	<p><b>Cena 2:</b> Falha em manter o MURO. Dificultando tornar-se em um atrativo turístico representativo.</p> <p><b>Cena 3:</b> Coloca uma barreira a mais, o shopping, não valorizando nem facilitando essa transição.</p> <p><b>Cena 4:</b> O MURO não é retirado, o que dificulta a passagem dos atores dessa cena à área revitalizada. Os atores da Mancha Centro parece ter menor poder aquisitivo que</p> <p><b>Cena 5:</b> Com criatividade ultrapassa a barreira da Avenida Mauá e do MURO, o que parece beneficiar essa população.</p> <p><b>Cena 6:</b> Não utiliza elevadas para sobrepassar a barreira do trem.</p>

	<p><b>Cena 7:</b> O projeto não conseguiu modificar em nada a barreira da Avenida Eduardo Madero, que dificulta o acesso à área do porto.</p>	
<p>4 – Extensão de eixos urbanos principais para dentro da área renovada.</p>	<p><b>Cena 3:</b> Os três eixos principais de Puerto Madero se conectam diretamente à Costanera Sur, integrando também a Reserva Ecológica.</p> <p><b>Cena 6:</b> Não há extensão de eixos urbanos para essa área.</p> <p><b>Cena 7:</b> A Rua Estados Unidos é um eixo central que foi entendido até a área do projeto.</p>	<p><b>Cena 2:</b> Para Pedestres falha em não retirar o MURO e limita as entradas nas 3 atuais.</p> <p>Para os automóveis o projeto é mais generoso: Extensão da Ramiro Barcelos para dentro da área, que não é um eixo urbano principal, e conecta uma parte selecionada da cidade com o cais.</p> <p>Não conecta eixos principais, como Borges de Mederos e Túnel da Conceição.</p> <p>Não modifica a circulação da Avenida Mauá, sendo esse o principal eixo transversal.</p> <p><b>Cena 3:</b> Cria a barreira do shopping.</p> <p><b>Cena 4:</b> Pouca continuidade de pedestres, e aparente alto circulação de carros nos três setores.</p> <p><b>Cena 5:</b> Continuidade confortável para os pedestres.</p> <p><b>Cena 6:</b> A valorização dessa área deve ser favorecida pela extensão da Rua Ramiro Barcelos ou de uma possível elevada na altura da Rodoviária (Eixo transversal). A revitalização da Voluntários da Pátria, já iniciada na parte norte da cidade, dará o impulso para a revalorização dessa cena (Eixo longitudinal).</p>
<p>5 – Existência de alinhamento de fachadas entre o entorno e a área renovada.</p>	<p><b>Cena 3:</b> Não há alinhamento nas formas dos espaços públicos, sendo esse um dos fatores que estimula a auto-segregação dos usuários da Cena 2 e a fragmentação entre essa e a Costanera.</p> <p><b>Cena 6:</b> Não há nenhum alinhamento entre as fachadas, sendo essas marcadas pelo extremo contraste.</p> <p><b>Cena 7:</b> A revitalização dos históricos armazéns de Puerto Madero aproximou-se às fachadas dos edifícios históricos de San Telmo. A restauração do interior de imóveis em San Telmo, para fins de residência, hotéis, restaurantes, bares, galerias de arte, entre outros serviços, aproxima-se ao <i>design</i> de interior moderno de Puerto Madero.</p>	<p><b>Cena 2:</b> Nenhuma comunicação existe entre o projeto do Cais Mauá e uma possível comunicação paisagística ou de usos da Avenida Mauá.</p> <p>O Projeto é positivo na restauração e criação de esplanada para caminhar ao longo do cais, conectando-se à água. Isso é um ponto básico e esse projeto não se destacaria por esse aspecto de nenhum outro.</p> <p><b>Cena 3:</b> Nem a orla nem a Usina parecem estar alinhadas paisagisticamente com um shopping.</p> <p><b>Cena 5:</b> Parece conectar bem a área ao entorno, com alinhamento de fachadas, praça – elevada (tapete verde) – rio.</p> <p><b>Cena 6:</b> Pode vir a existir alinhamento de fachada entre as torres comerciais instaladas nas docas, e a revitalização dessa cena, que poderia ser tornar um centro financeiro da cidade, mas isso são apenas previsões. O projeto não prevê a revalorização dessa área, logo não existe alinhamento das fachadas.</p>

<p>6 – Resposta intencional, dentro da área de intervenção, às necessidades específicas do entorno.</p>	<p><b>Cena 3:</b> O projeto de renovação da Costanera Sur se deu por intermédio do Concurso para Areas Verdes, sendo então uma resposta intencional para a melhoria dessa área. Entretanto, esse projeto parece ter tido como objetivo inserir a Cena 3 na lógica das Cenas 1 e 2. Logo, o atual uso que se dá nesta cena, que nos levou a nomeá-la Pedaço Popular, não foi intencional.</p> <p><b>Cena 4:</b> As melhoras na Reserva Ecológica estiveram previstas no projeto para o Puerto Madero, logo, foram intencionais.</p> <p><b>Cena 6:</b> A melhora na acessibilidade e no transporte público para a Vila não foi intencional. A única intenção da maioria dos entes públicos e de todos os entes privados que desejam empreender na área, parece ser o incentivo à degradação da área, para que assim se justifique sua retirada.</p> <p><b>Cena 7:</b> A única modificação na área de intervenção que se relacionou com San Telmo foi o natural prolongamento da Rua Estados Unidos.</p>	<p><b>Cena 2:</b> O Cais negligencia o potencial de revitalização que tem a Avenida Mauá, e, ao invés, deseja fazer novas construções na área do porto. Poderia estar havendo licitações para os edifícios abandonados na avenida. Assim, a resposta partiria da Avenida Mauá para o que está sendo realizado no Cais.</p> <p><b>Cena 3:</b> Os projetistas sabem como esse projeto afetará a orla, e principalmente a Usina do Gasômetro? Quem garante que os serviços de lazer da Usina não se tornem mais caro? São algumas perguntas aos planejadores o projeto.</p> <p><b>Cena 4:</b> Há poucas respostas na área renovada para as necessidade da Mancha Centro. Não responde às necessidades do altíssimo número de pessoas que circulam na Mancha Centro, nem às características do Mercado Público.</p> <p>Boa relação com a Praça da Alfândega, de característica cultural, com as atividades de mesma natureza na área próximo ao Pórtico Central. Incerta com relação ao eixo da Igreja das Dores.</p> <p><b>Cena 5:</b> Melhora a acessibilidade desses atores, que é uma necessidade imediata do entorno.</p> <p><b>Cena 6:</b> A valorização da área não é intencional.</p>
---	---	---

Fonte: Otávio Vieira

### Apêndice 12 - PROJETO CAIS MAUÁ INTEGRADO

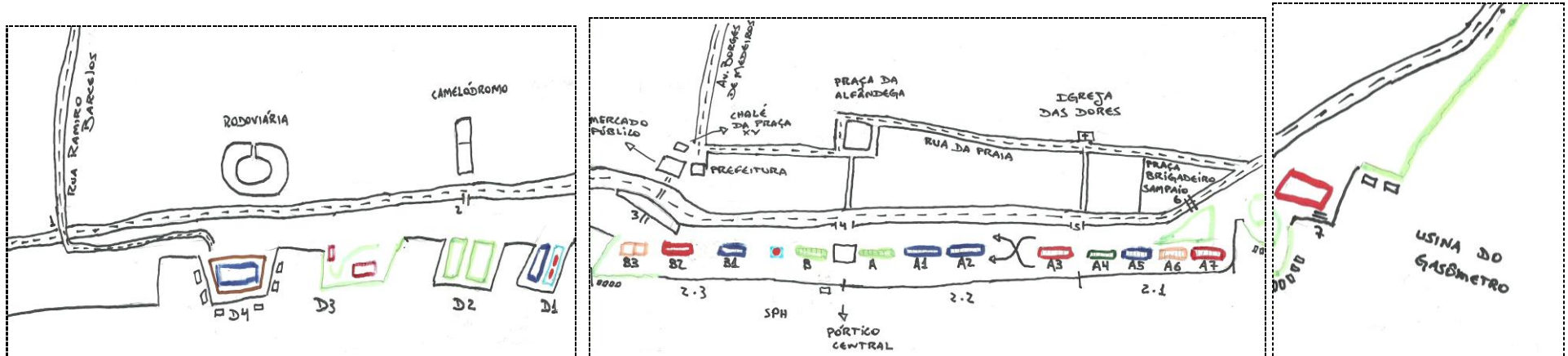


Figura 45: Projeto Cais Mauá Integrado

Croquis sem escala  
Fonte: o autor, 2011

**Legenda**

1 - 7 - Entradas -

Gastronomia e Lojas -

Cultura

Espaço Verde Livre ou Armazéns para Eventos.

Instituição do Governo

Esportes e pequenos eventos

Ensino

Terminal Turístico

**Total:**

6

5

3 e 4

2

2

1

1

## ANEXOS

### Anexo 1 - Detalhamento de cada armazém e demais edificações:

**Armazém A-7:** é o primeiro da linha de armazéns, está localizado próximo a Usina do Gasômetro, sua construção ocorreu entre 1938 e 1941, medindo 96,15 X 20,0 X 6,0 m, com área total de 1923 m<sup>2</sup>. Não é bem tombado e encontra-se em estado regular de conservação.

**Armazém A-6:** situa-se ao lado do armazém A-7, construído de 1918 a 1932, medindo 96,46 X 20,0 X 6,0 m, com área total de 1929 m<sup>2</sup>, em estado regular de conservação.

**Armazém A-5:** situa-se ao lado do armazém A-6 e próximo a Rua Gen. Portinho, cuja data de construção é de 1919 a 1930, medindo 96,42 X 20,0 X 6,0 m, com área total de 1928 m<sup>2</sup>.

**Armazém A-4:** encontra-se ao lado do armazém A-5 próximo a Rua Gen. Canabarro e a Av. Pe. Tomé, sua construção data de 1919 a 1926, medindo 96,45 X 20,0 X 6,0 m, com área total de 1929 m<sup>2</sup>, e em estado regular de conservação.

**Armazém A-3:** localizado próximo a Rua Gen. Bento Martins e a Trav. Araújo Ribeiro, construído entre 1919 e 1925, medindo 96,46 X 20,0 X 6,00 m e área total de 1929 m<sup>2</sup>, e em estado regular de conservação.

**Armazém A-2:** localizado próximo a Rua Gen. João Manoel medindo 96,46 X 20,0 X 6,0 m e área total de 1.929 m<sup>2</sup>.

**Armazém A-1:** localizado entre as ruas Caldas Júnior e Capitão Montanha, construído em 1918, medindo 96,45 X 20,0 X 6,0 m, com área total de 1929 m<sup>2</sup>, e em estado regular de conservação.

**Armazém A:** construído em 1921, situa-se entre a Rua Capitão Montanha e Av. Sepúlveda, medindo 48,30 X 20,0 X 6,0 m, com área total de 966 m<sup>2</sup>. Em 1983 foram construídos sanitários e vestiários que eram utilizados pelos trabalhadores portuários. Constatou deterioração na cobertura e nas aberturas.

**Subestação retificadora de corrente:** localizada entre o armazém A e o armazém A-1, construída em 1960 e em estado regular de conservação.

**Refeitório:** Entre os armazéns A-3 e A-2 localiza-se um prédio de alvenaria medindo 86,60 X 19,72 X 4,60 m, com área total de 1707 m<sup>2</sup> e que não é tombado pelo patrimônio histórico.

**Armazém B:** encontra-se ao lado do armazém A e próximo a Av. Sepúlveda e Rua Cassiano Nascimento, construído entre 1918 e 1921, medindo 48,35 X 20,0 X 6,0 m, com área total de 966 m<sup>2</sup>. Foi constatada deterioração na cobertura e abertura.

**Armazém B-1:** localizado próximo a Rua Gen. Câmara e a Trav. Leonardo Truda, construído entre 1918 e 1922, medindo 96,45 X 20 X 6,0 m, área total de 1929 m<sup>2</sup>. Parte deste armazém é utilizada como Arquivo do porto e outra parte pela Defesa Civil.

**Armazém B-2:** localizado próximo a Rua Uruguai e a Av. Borges de Medeiros, construído entre 1918 e 1921, medindo 96,45 X 20 X 6,0 m e área total de 1929 m<sup>2</sup>. Parte deste armazém é ocupada pelo TRENURB para depósito de peças de reposição.

**Armazém B-3:** localizado entre a Av. Borges de Medeiros e a Trav. José C. de Oliveira, construído entre 1921 e 1923, medindo 48,40 X 20,0 X 6,0 m e área total de 968 m<sup>2</sup>. Encontra-se em bom estado de conservação e abriga o terminal de Barcos do Guaíba e um depósito de sucatas em parte da área.

**Pórtico Central:** tombado pelo IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (inclusive na área "Praça da Matriz e da Alfândega: sítio histórico") e SMC -

Secretaria Municipal da Cultura, ocupa uma área de 460,0 m<sup>2</sup>. O Pórtico Central e os dois armazéns laterais (Armazéns A e B) possuem estruturas metálicas encomendadas à Casa Costa Daydée, de Paris. Sua montagem foi iniciada sob orientação do engenheiro francês, Henri Hauser, e concluída, em 1922, pelo engenheiro brasileiro Trajano Ribeiro. Era a porta de entrada principal da cidade no período em que os ilustres visitantes chegavam a bordo dos "paquetes", as embarcações da época.

Os panos de vidro da fachada foram executados pela vidraçaria De Lucca, de Porto Alegre. Sua construção insere-se no contexto de introdução e desenvolvimento no Brasil da arquitetura de estruturas metálicas industrializadas, importadas da Europa.

Apreciada pelo baixo custo do material e pela facilidade de montagem, essa modalidade de construção foi praticada no Brasil, sobretudo entre 1870 e 1920, restando nos dias de hoje poucos exemplares.

Foi o primeiro imóvel restaurado pelo Projeto Monumenta em 2002/2003, quando houve restauração da estrutura metálica, substituição das telhas, restauração e substituição dos vidros, instalação de calhas, restauro e pintura dos gradis.

**Edifício Sede SPH:** O Edifício sede da SPH é um prédio de alvenaria de cinco pavimentos, localizado entre as ruas Cassiano Nascimento e Gen. Câmara, construído entre 1945 e 1950, com área de 2.800 m<sup>2</sup>, geminado ao conjunto composto pelo Pórtico Central e armazéns do cais do porto. A arquitetura do prédio caracteriza a evolução do ecletismo para o sistema formal "art déco" pela simplificação e geometrização acentuada da ornamentação externa. A estrutura do prédio é de alvenaria portante com vigamento e entresijos de concreto, com pé-direito de 3,50m. As paredes são revestidas por reboco e pintura em tom esverdeado. No pavimento térreo, as portas externas são de ferro com sistema de abrir em duas folhas. As janelas térreas são de madeira compostas por guilhotina e bandeira fixa em caixilho e vidro, recobertas por gradil de ferro na parte externa. A pintura das madeiras é em tinta verde-clara e do ferro em cor grafite. As esquadrias dos demais pavimentos são janelas de madeira em guilhotina com persiana externa. No terceiro pavimento há um fechamento de vão com esquadria de madeira e vidro coberta por telhado de fibrocimento. O interior do prédio que atualmente abriga a SPH sofreu ao longo dos anos várias reformas e modernizações visando suprir as necessidades de funcionamento daquele órgão.

**Docas:** Os armazéns C-1 a C-4 localizados nas docas, entre o muro de contenção e o Lago Guaíba não constituem bens tombados pelo patrimônio histórico, sendo passíveis de demolição.

**Armazém C-1:** posicionado verticalmente em relação ao Lago Guaíba, próximo a Rua Marechal Floriano Peixoto, construído entre 1929 e 1939, medindo 88,00 X 28,0 X 6,0 m, com área total de 2464 m<sup>2</sup> e em estado regular de conservação. Este armazém abriga a Estação Naval do Corpo de Bombeiros com todo o equipamento necessário para o combate a incêndios por água e por terra.

**Armazém C-2:** localizado ao lado do armazém C-1, próximo a Rua Vigário José Inácio, construído entre 1929 e 1939, medindo 88,00 X 28,0 X 6,0 m, com área total de 2464 m<sup>2</sup> e em estado regular de conservação.

**Armazém C-3:** localizado próximo a Rua Dr. Flores, construído entre 1930 e 1931, medindo 112,0 X 47,0 X 6,0 m, com área total de 5332 m<sup>2</sup> e em estado regular de conservação. Atualmente funciona como garagem e oficina mecânica de veículos do porto, dispondo de três postos de lavagem, escritórios, oficinas, depósitos, almoxarifado e sanitários.

**Armazém C-4:** localizado próximo a Praça Rui Barbosa, construído entre 1931 e 1932, medindo 112,0 X 47,0 X 6,0 m, com área total de 5332 m<sup>2</sup> e em estado regular de conservação.

**Subestação abaixadora de tensão:** junto ao armazém C-3 para suprir de luz e força os armazéns C1 e C2.

**Entrepósito Frigorífico:** localizado próximo as ruas Carlos Chagas e Cel. Vicente, construído em 1935, ocupando uma área de 1293 m<sup>2</sup> (42,0 X 30,8 m), e área total construída de 8.032 m<sup>2</sup>, prédio com esqueleto em concreto armado, constituído de 4 pavimentos mais casa de máquinas dos elevadores de carga e terraço. No térreo o pé direito é de 4,5m, onde estão localizadas as antigas salas de laboratório, sala da administração, instalações sanitárias, fábrica de gelo, 02 (duas) câmaras frigoríficas e subestação de energia elétrica.

1º andar - câmaras frigoríficas - pé direito 3,20m;

2º andar - câmaras frigoríficas - pé direito 3,00m;

3º andar - câmaras frigoríficas - pé direito 3,00m;

4º andar - câmaras frigoríficas - pé direito 2,70m.

Há muito tempo desativado, atualmente serve de depósito, estando em mau estado de conservação. Pelo papel desempenhado na história da cidade deve ser preservado e revitalizado.

**Entrepósito de Pesca – CONAB (Antiga CIBRAZEM):** localizado junto a Doca 04, na Av. Mauá n° 1954, prédio de alvenaria construído perpendicularmente ao Lago Guaíba, em dois pavimentos, medindo 20,0 X 65,10m, com área total de 1302 m<sup>2</sup> e em péssimo estado de conservação.

#### **Equipamentos e Outros**

**Guindastes:** Dos atuais 11 guindastes, a SPH disponibilizará quatro para serem utilizados na revitalização, juntamente com as demais benfeitorias, como monumento e memória do Porto.

**Praça Edgar Schneider:** Esta praça antes da construção do muro de proteção era freqüentada pela população, possuindo ainda vários elementos decorativos da época de implantação. Devido ao confinamento, a manutenção desta área de 7.900 m<sup>2</sup> não ocorreu, necessitando atualmente de revitalização e recuperação dos elementos decorativos.