



Universidade Federal do Rio Grande do Sul
PROPAR - Programa de Pós Graduação em Arquitetura

Dissertação de Mestrado

Rio-Cidade

A Relação do Rio Guaíba com a área central de Porto Alegre

Arq. Thiago Muradas Bulhões
Orientador Arq. Dr. Carlos Eduardo Dias Comas

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
PROPAR
Programa de Pós-graduação em Arquitetura

Dissertação de Mestrado

Rio-Centro

Dissertação apresentada ao corpo docente do Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como parte dos requisitos para a obtenção do título de MESTRE EM ARQUITETURA.

Arq. Thiago Muradas Bulhões
Orientador: Arq. Dr. Carlos Eduardo Dias Comas

Porto Alegre Julho de 2004

Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
PROPAR
Programa de Pós-graduação em Arquitetura

Dissertação de Mestrado
Rio-Centro

Arq. Thiago Muradas Bulhões
Orientador Carlos Eduardo Dias Comas

Porto Alegre Julho de 2004

Dedicatória

Para Pedro Souto Bulhões, meu filho, nascido durante o curso de Mestrado.
Motivo de noites mal dormidas, atraso da dissertação, etc, mas principalmente de
muita felicidade e satisfação.

Agradecimentos

Agradeço primeiramente ao meu orientador Arq. Dr. Carlos Eduardo Dias
Comas pela confiança e paciência.

Agradeço a Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS.

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura - PROPAR, pelo
curso de mestrado qualificado, público e gratuito.

Agradeço a CAPES pelo incentivo.

Agradeço a Ana Elisa Moraes Souto pelo companheirismo.

Agradeço a toda a minha família.



Sumário

1- Introdução	12
2- Os dados duma situação	14
2.1- Fundação da Cidade 1680 -1772.....	15
2.2- Porto Alegre Capital da Província 1772 - 1820	17
2.3 - Imigração e as Companhias de Navegação 1820 -1890.....	20
2.4 - Industrialização 1890 - 1945 - o Cais do Porto e a enchente de 1941 ..	24
2.4.1- Cais do Porto.....	30
2.5 - Metropolização 1945 - 1980 - Muro da Mauá; Trensurb e o declínio do Porto	34
2.5.1 - Declínio do Porto de Porto Alegre	41
2.5.2 - O Muro da Mauá	42
2.5.3 - O Trensurb	46
2.6 - Configuração Atual	49
3- A percepção duma crise	53
3.1 - 1983 -Tombamento do Porto Preservacionismo ecológico e urbanístico	55
3.2 - Referências	56
3.2.1 - 1976-Boston Faneuil Hall e Quincy Market	57
3.2.2 - 1988-92-Barcelona	58
3.2.3 - 1991 - Puerto Madero	63
3.3 - Cidades Globais e Exclusão Social	72
3.4 - Revitalização Urbana e Percepção Ambiental	77
3.5 -1984 -Projeto MAB-UNESCO	80
3.6 - 1992 - LAU - Estudos sobre a area pelo PROPAR.....	94
4- As Propostas de Solução	100
4.1- 1988 - Projeto Cais do Porto	103
4.2- 1992 - Ônibus no Cais Mauá	114
4.3- 1994 - Concurso Muro da Mauá	117

4.3 - Concurso Porto dos Casais	128
4.3.2 - Análise	134
4.3.2 - Polêmica	140
4.4 - 1997 - Concurso da Ospa	149
4.5 - 2000- Dado Pier	156
4.6 - Cais de Cinema	160
4.7 - Programa Monumenta	162
4.8 - Propostas Diversas	169
5- Entrevistas	171
4.7.1-Paulo de Tarso	172
4.7.2-Carlos Fayet	180
4.7.3- Paulo Almeida e Eliane	184
4.7.4-Alberto Adomilli	188
6- Conclusão	193
7- Anexos	202
Anexo A - A percepção da crise	
Oficinas do Propar (Programa de Pós graduação em arquitetura) - LAU	203.
Anexo B - Propostas para a área	
B1 - Projeto Ônibus na Mauá	213
B2 - Concurso Muro da Mauá	216
B3 - Concurso Porto dos Casais - Estudo de Viabilidade Econômica	220
B4 - Consultoria Fundação José Bonifácio da Universidade Estadual do Rio de Janeiro	243
8 - Referências Bibliográficas	274

Lista de Figuras

Figura 1 - Mapa das principais Vias de acesso ao local onde surgiria Porto Alegre PESAVENTO, Sandra Jatahy. Memória Porto Alegre espaços e vivências -2.e.d - Porto Alegre Ed. Universidade UFRGS, 1999. Pg17	16
Figura 3 - Perfil Oeste da cidade destacando a característica Portuária da Cidade. PESAVENTO, op. cit., pg 24	18
Figura 2 - Mapa das principais Vias de acesso e da muralha em Porto Alegre PESAVENTO, op. cit., pg 21	18
Figura 4 - Perfil Leste da Cidade mostrando a muralha de proteção da cidade. PESAVENTO, op. cit., pg 24	15
Figura 5 - Diversificação da Paisagem com Chácaras PESAVENTO, op. cit., pg 42	21
Figura 6 - A península começa a se densificar. PESAVENTO, op. cit., pg 43	21
Figura 7 - Antiga Doca de Porto Alegre. PESAVENTO, op. cit., p38	22
Figura 8 - As construções alteram o perfil da cidade - PESAVENTO, op. cit., pg 39	22
Figura 9-Mapa da península em 1839 - O centro começa a se configurar na cidade intra-muros. 3 - SOUZA;MÜLLER, op. cit., p. 08	23
Figura 10 - Vista aérea do Cais no início do século. SOUZA; MÜLLER, op. cit., p. 16.....	26
Figura 11 - O cais do porto em operação. SOUZA; MÜLLER, op. cit., p. 16	26
Figura 12 - A península esta ocupada e surge a necessidade de novas ruas como a 7 de stembro. SOUZA; MÜLLER, op. cit., p. 16	27
Figura 13 - Em 1937 já está definido o perfil da face Oeste da península com a construção do Porto. SOUZA; MÜLLER, op. cit., p. 16	28
Figura 14 - Mapa da península em 1952- O porto já está definido porém ainda falta o aterro. SOUZA; MÜLLER, op. cit., p. 16	39
Figura 15 - Mapa da península em 1977- A península definitivamente configurada. SOUZA; MÜLLER, op. cit., p. 16	40
Figura 16 - O Cais inundado. Rauber, op. cit., p. 35	42
Figura 17 - A rua José Montauri só podia ser atravessada de canoa. Rauber, op. cit., p. 35	43
Figura 18- As águas atingiram 4,75m. Rauber, op. cit., p. 35	43
Figura 19 - Sistema de Proteção contra cheias adotado. Rauber, op. cit., p. 35	45
Figura 20 - Percurso Trensurb. Fonte: www.trensurb.com.br	47
Figura 21 - Tombamento do Pórtico Central e dos armazéns “A” e “B” do Cais Mauá. Fonte - Jornal Zero Hora, Porto Alegre terça-feira 11 de janeiro de 1983; pag 4	55
Figura 22- Antigo Faneuil Hall. www.Faneuil Hall Marketplace.com	57
Figura23 - Buenos Aires 1599. www.puertomadero.com	63
Figura 24-Projeto Eng. Coghlan. WWW Puertomadero.com	64
Figura 25-Projeto Eng. Coghlan. WWW Puertomadero.com	65
Figura 26 -Vista geral do Projeto. www.puertomadero.com	69
Figura 27-Projeto traçado. WWW Puertomadero.com	70
Figura 28-Edifícios Puerto Madero. WWW Puertomadero.com	70
Figura 31- Distribuição percentual de usos. WWW Puertomadero.com	71
Figura 29-Projeto Área verde. WWW Puertomadero.com	71
Figura 30-Projeto Dique 3. WWW Puertomadero.com	71
Figura 32-Distribuição de Superfície. WWW Puertomadero.com	71
Figura 33 - DEL RIO, op. cit., p.	84
Figura 34 - DEL RIO, op. cit., p.	85
Figura 35 - DEL RIO, op. cit., p.	89
Figura 36 - DEL RIO, op. cit., p.	91
Figura 37 - DEL RIO, op. cit., p.	92
Figura 38 -Arquitetos propõem um novo aproveitamento para o Cais. Jornal do Comércio, Porto Alegre, 13 de Outubro de 1992. seção Geral, pg 20.	95

Figura 39 -PROPAR, op. cit., p. 01	97
Figura 40 -PROPAR, op. cit., p. 012	98
Figura 41 -PROPAR, op. cit., p. 013	99
Figura 42 -Planta Geral do Perojeto Cais do Porto. Fonte - Baggio, op. cit., pg 30	112
Figura 43-Planta Geral do Perojeto Cais do Porto. Fonte - Baggio, op. cit., pg 31	112
Figura 43 -Planta Geral do Perojeto Cais do Porto. Fonte - Baggio, op. cit., pg 32	113
Figura 44-Planta Geral do Perojeto Cais do Porto. Fonte - Baggio, op. cit., pg 33	113
Figura 46-Porto deve se integrar ao Centro.	
Arquivo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, sem identificação.	115
Figura 47-Progride Projeto de ônibus Junto ao cais.	
Jornal do Comércio, seção geral, 21 de Dezembro de 1992. pg 22.	116
Figura Vista Eixo da Sepúlveda	117
Fonte: SOMMER, Eliana; ALMEIDA, Paulo. Intervenção no muro da Mauá.	
Revista Arqtexto nº Zero. Propar-Ufrgs. 1º Semestre 2000, pg 60.	117
Figura 49 - Perspectiva do Projeto - Fonte - Rervista Projeto, op. cit., pg. 76	120
Figura 50 - Perspectiva do Projeto, Fonte - Rervista Projeto, op. cit., pg. 77	122
Figura 51 - Implantação da Proposta. Fonte - COMAS, op. cit., pg. 02	123
Figura 52 - Implantação da Proposta. Fonte - COMAS, op. cit., pg. 06	124
Figura 53 - Implantação da Proposta. Fonte - COMAS, op. cit., pg. 04	125
Figura 54 - Implantação da Proposta. Fonte - COMAS, op. cit., pg. 05	126
Figura 55 - BRUM, Eliane. A cidade reencontra seu Porto. Jornal Zero Hora;	
Seção Geral, Porto Alegre, quinta-feira 4 de julho de 1996. pg 67.	133
Foto 20 - As construções alteram o perfil da cidade. Foto do Autor.	139
Figura 57 - Escolhido Projeto para o novo cais. Jornal Zero Hora.	
Seção Geral. Porto Alegre, 17 de Agosto de 1996.	141
Figura 56 - Cidade vai concretizar dois sonhos. Jornal Zero Hora.	
Seção Geral. Porto Alegre, 27 de Março de 1996. pg-7.	141
Figura 58 - Porto receberá tecnologia argentina. Jornal Correio do Povo.	
Seção Geral. Porto Alegre, 1 de Agosto de 1996.	142
Figura 59 - Projetos para o Cais do Porto derrubam o Muro. Jornal do Comércio.	
Seção Geral. Porto Alegre, 19 de Junho de 1996.	142
Figura 60 - Técnicos sabatinam autores de projetos para o cais. Jornal do Comércio. Seção Geral.	143
Figura 61 - Comissão municipal estuda projetos do cais. Jornal do Comércio.	
Seção Geral. Porto Alegre, 28 de junho de 1996.	144
Figura 62 - Retirada do muro depende de laudo. Jornal Correio do Povo .	
Seção Geral. Porto Alegre, 20 de abril de 1997.	145
Figura 63 - BARRIONUEVO, José. Porto dos Casais.	
Jornal Zero Hora. Porto Alegre, 1 de abril de 1997. pg 10.	145
Figura 64 -Uma proteção adventícia. Jornal Zero Hora. Seção Opnião.	
Porto Alegre, 29 de junho de 1996.	146
Figura 65 -Preservar com imaginação. Jornal Zero Hora.	
Seção Opnião. Porto Alegre, 29 de junho de 1996.	147
Figura 66-Vista aérea do Projeto. Fonte - www.kiefer.com.br	148
Figura 67-Vista frontal do Projeto. Fonte - www.kiefer.com.br	149
Figura 68-Vista Avenida Mauá do Projeto. Fonte - www.kiefer.com.br	149
Figura 69-Vista do Palco. Fonte - www.kiefer.com.br	151
Figura 70-Vista platéia. Fonte - www.kiefer.com.br	151
Figura 71-Vista platéia, projeto Solé. Fonte - www.ospa.org.br	153
Figura 72-Vista palco, projeto Solé. Fonte - www.ospa.org.br	153
Figura 73-Planilha de áreas do Concurso Teatro da Ospa. Fonte -	
Edital do Concurso Teatro da FOSPA	154
Figura 74-O número 5 indica a área do Concurso Teatro da FOSPA.	
Fonte - Edital do Concurso Teatro da FOSPA	154
Figura 75- Estado quer dar casa à Ospa em 98. Jornal cedido pelo IAB, mas não identificado.	155
Figura 77-Nasi, Eduardo. Fogo destrói Pavilhão das Tesouras. Jornal Zero Hora.	158
Figura 76- Incêndio destrói prédio no porto da Capital. Jornal Zero Hora. Capa.	

<i>Porto Alegre, 29 de Janeiro de 2001</i>	158
<i>Figura78- Projeto do Pier deverá sofrer alterações. Jornal Zero Hora.</i>	
<i>Porto Alegre, 08 de março de 2001</i>	159
<i>Figura79- Dado Pier depende de patrimônio histórico. Jornal Zero Hora.</i>	159
<i>Figura80 -LIGOCKI, Stefan. Cais de Cinema, um ano depois. Jornal Zero Hora.</i>	
<i>Porto Alegre, 04 de julho de 2001</i>	161
<i>Figura81-Área de Projeto. Fonte - Impresso Programa Monumenta</i>	163
<i>Figura 82 - SANTOS, Klecio. Programa seleciona três cidades gaúchas.</i>	
<i>Jornal Zero Hora, seção Geral. Porto Alegre 8 de Novembro de 2000. pg 37.</i>	167
<i>Figura 83 - Monumenta restaura o pórticos. Jornal Correio do Povo, seção Geral.</i>	168
<i>Figura 84 - Monumenta restaura o pórticos. Jornal Correio do Povo.</i>	168
<i>Figura 85 - WINK, Luciamem.Cais do Porto é opção para sambódromo.</i>	
<i>Jornal Correio do povo, seção Geral. Porto Alegre 4 de Fevereiro de 2002. pg 15.</i>	169
<i>Figura 86 - Cais poderá ser área para estacionamento de veículos.</i>	
<i>Jornal do Comércio, seção Geral. Porto Alegre 9 de Julho de 1996. pg 18.</i>	170
<i>Figura87-ESPERANÇA, Clarice. Projeto Leva ônibus de volta ao cais. Jornal Zero Hora,</i>	
<i>seção Cidades. Porto Alegre 12 de dezembro de 1992</i>	214
<i>Figura88-ESPERANÇA, Clarice. Projeto Leva ônibus de volta ao cais. Jornal Zero Hora,</i>	
<i>seção Cidades. Porto Alegre 12 de dezembro de 1992</i>	215

Lista de Fotos

Foto 1 - Cais Mauá	14
Foto do Autor	14
Foto 2 - Avenida Mauá, limite entre o Centro da cidade e o Cais do Porto - Foto do Autor	17
Foto 3 -Armazéns do Cais próximos as Docas	32
Foto do Autor	32
Foto 4 - Armazéns, Portico Central e Guindastes	32
Foto do Autor	32
Foto 5 - Cais do Porto; Foto do Autor.	35
Foto 6 - Abandono das Docas - Foto do Autor.	43
Foto 7 - Postes e muro de proteção do Trensurb visto da avenida Mauá. - Foto do Autor	48
Foto 8 - Edifício Sede do Trensurb. Fonte: site da empresa.	48
Foto 9-Vista dos armazens do cais com a presença apenas do Muro da Mauá. - Foto do Autor	50
Foto 10 - Vista dos armazens do cais com a presença do Trensurb.- Foto do Autor	50
Foto 11 - Vista externa do Faneuil Hall. www.Faneuil Hall Marketplace.com	60
Foto 12 - Vista interna do Faneuil Hall. www.Faneuil Hall Marketplace.com	60
Foto 13 - Vista Aérea da cidade. Fonte: MASJOAN, Xavier Casas i;op. cit, Pg1	61
Foto 14- Passeig Colom e Moll de Bosch i Alsinacidade (Moll de la Fusta), Barcelona spaces and Sculptures, op. cit., p. 51	62
Foto 15 - La Plaça dels Països Catalans, Barcelona spaces and Sculptures, op. cit., p. 151	63
Foto 16 - Praias de Barcelona. Fonte: MASJOAN, Xavier Casas i;op. cit, Pg5	64
Figura 30-Projeto E. Madero. WWW Puertomadero.com	67
Foto 17 - Fachadas dos Armazéns. WWW Puertomadero.com	68
Foto 18-Janela Armazém. WWW Puertomadero.com	68
Foto 19- Docas viraram cemitérios de navios. Foto do Autor.	139

Lista de Tabelas

<i>Tabela 1 - Tabela dos principais eventos na área em estudo.</i>	13
--	----

Lista de Pranchas

<i>Prancha 1</i>	<i>Planta Baixa e Fachadas - Armazém Cais Mauá.</i>
<i>Prancha 2</i>	<i>Fachadas - Pórtico de Entrada do Cais Mauá.</i>
<i>Prancha 3</i>	<i>Planta Baixa - Planta Geral do Cais Mauá.</i>
<i>Prancha 4</i>	<i>Planta Baixa - Planta Geral do Cais Navegantes.</i>
<i>Prancha 5</i>	<i>Evolução Urbana de Porto Alegre.</i>
<i>Prancha 6</i>	<i>Planta Geral da Área.</i>
<i>Prancha 7</i>	<i>Interface da Cidade com o Rio</i>
<i>Prancha 8</i>	<i>Região Metropolitana.</i>
<i>Prancha 9</i>	<i>Concurso Muro da Mauá.</i>
<i>Prancha 10</i>	<i>Concurso Porto dos Casais.</i>
<i>Prancha 11</i>	<i>Concurso Porto dos Casais.</i>
<i>Prancha 12</i>	<i>Novo Zoneamento para o Porto de Porto Alegre.</i>
<i>Prancha 13</i>	<i>Quadro Comparativo entre as Propostas.</i>

Anexos

<i>Anexo A - A percepção da crise</i>	
<i>Oficinas do Propar (Programa de Pós graduação em arquitetura) - LAU</i>	203.
<i>Anexo B - Propostas para a área</i>	
<i>B1 - Projeto Ônibus na Mauá</i>	213
<i>B2 - Concurso Muro da Mauá</i>	216
<i>B3 - Concurso Porto dos Casais - Estudo de Viabilidade Econômica</i>	220
<i>B4 - Consultoria Fundação José Bonifácio da Universidade Estadual do Rio de Janeiro</i>	243

Resumo

A história de Porto Alegre está intimamente ligada ao Rio Guaíba e seu porto. Desde o início a cidade cresceu e se desenvolveu devido a sua função portuária, fazendo com que ocupasse local de destaque na economia riograndense, fato determinante para tornar-se capital do estado.

No princípio a atividade portuária se dava através de trapiches na antiga Rua da Praia (Atual Rua dos Andradas), posteriormente surgiram o Mercado Público e as docas. Apesar de estar em operação desde 1916, o porto foi oficialmente inaugurado em 1º de agosto de 1921, tornando-se o principal meio de transporte de cargas até a década de 1960, quando surgem os mega portos como o de Rio Grande, o desenvolvimento do transporte rodoviário e o descaso das políticas públicas atingem a produtividade do porto da capital.

Somam-se a isso problemas estruturais característicos dos portos antigos, como a falta de retroárea para movimentação de cargas e containeres. Porém este é um perfil comum em diversos portos da virada do século XX, que pouco a pouco tornaram-se obsoletos. Impulsionados por diversas reciclagens portuárias de sucesso ao redor do mundo, como Barcelona, Puerto Madero e Boston, arquitetos e urbanistas gaúchos começam a prever novos usos para o cais de Porto Alegre.

Este movimento que, num primeiro momento, representava um desejo, aos poucos vai se consolidando através de propostas efetivas prevendo novos usos para o Cais Mauá.

O primeiro projeto de reciclagem portuária para o Cais Mauá data de 1988, o “Projeto Cais do Porto”, do então Secretário do Planejamento Newton Baggio; secederam-se então propostas para ocupar o cais com tráfego de ônibus; foram realizados dois concursos de arquitetura o “Muro da Mauá” e o “Porto dos Casais”, o mais polêmico dos projetos, que previa a reciclagem de todo o Cais.

O objetivo da dissertação é realizar um levantamento histórico da evolução urbana da cidade para melhor compreender a relação do porto com a cidade, assim como o levantamento de todo processo de percepção de novas possibilidades para o Porto de Porto Alegre e dos principais projetos para a área buscando elucidar porque a tanto tempo tanto se propõe e nada se concretiza, ou seja, como chegamos na situação atual de engessamento mútuo entre o Porto e o Centro da cidade, pois enquanto não se toma uma posição, nem o porto recebe investimentos para a modernização das atividades portuárias e nem a cidade pode se apropriar de suas instalações para uma obra de reciclagem portuária.



Abstract

The city of Porto Alegre was founded and has become the state capital because of its harbor. However, it became dissociated from the shoreline when the Mauá Wall (a 3-meter/9ft high anti-flood barrier, running besides the Mauá Avenue, between the harbor and downtown) was raised in the 60s, effectively cutting off downtown from the river and the harbor.

This dissertation assesses the history of the city-harbor's relationship, with the objective to better understand how we arrived at the current situation, where all the recycling plans for the harbor failed to materialize. One hopes that this work will support future policy making towards a better utilization of the harbor area.



Introdução

A relação Rio Guaíba-Centro de Porto Alegre é um tema interessante por diversos fatores que concorrem para uma definição do futuro da área central da cidade. A península central de Porto Alegre foi forjada ao longo de toda a história da cidade, desde a doca, passando pelo Porto, Av. Mauá e o Trensurb até atingir a configuração atual. Porém, a situação da área começa a ficar desconfortável para a cidade, e a sociedade passa a reclamar distintos usos para o local. A maior evidência da tensão é o número expressivo de propostas para a região.

Existe um movimento para a reconstrução do centro da cidade, evidenciado por diversos projetos isolados que, aos poucos, começam a resgatar o centro como pólo cultural da cidade, reunindo a Casa de Cultura, MARGS, Memorial do Rio Grande do Sul e Satander Cultural. Favorável a esta posição estão as diversas reciclagens- portuárias de sucesso existentes ao redor do mundo.

Paralelamente há diversas correntes que divergem sobre o futuro do Porto; basicamente, enquanto umas são a favor da recuperação da atividade portuária, outras defendem a simples mudança de

uso dos galpões, em respeito ao patrimônio histórico da cidade.

É no momento em que existem diversas direções para uma situação que há anos reclama solução que nos seduz pesquisar a questão. Em outras palavras, é o que justifica o presente trabalho.

O objetivo da pesquisa é, pois, explorar o tema da relação Rio-Centro através de levantamento histórico de projetos sobre a área, de entrevistas com os principais envolvidos nos debates sobre o assunto, visando, a partir de paralelos entre as diferentes reciclagens portuárias, registrar a situação atual e as possibilidades futuras de uma área significativa no cenário porto-alegrense. Apoiamo-nos na convicção de que o



Foto 1 - Cais Mauá.

Foto do Autor

estudo científico do presente permitirá uma análise melhor das futuras decisões políticas com respeito à relação Rio-Centro.

O estudo estará definido em duas etapas, primeiro um breve levantamento da história da península para uma melhor compreensão do centro com rio.

O estudo prevê um breve levantamento da história da península para uma melhor compreensão dos motivos que levaram a configuração atual; seguido uma análise mais

desenvolvida sobre as propostas para a área nos últimos dez anos, quando começou um forte movimento por mudanças na área portuária incluindo entrevistas com os principais envolvidos.

O quadro abaixo demonstra os principais eventos relacionados à evolução da faixa que compreende o estudo em questão. É o somatório destes sucessivos fatos em conjunto que revela a complexidade do tema e

justifica a sua pesquisa para produção de um material de pesquisa consistente enquanto o processo de transformação da área ainda está em andamento e seu futuro é incerto.

Será através destes elementos que buscomos elucidar como se desenvolveu a polêmica “Rio - Centro” em Porto Alegre.

1860 ▼ 1921	Configuração da Península	Breve histórico sobre a origem da península e da Cidade, qual a importância histórica da área em estudo
1921	Inauguração do Porto	É o marco inicial do estudo em si, é o surgimento do elemento central da pesquisa.
1941	Enchente de 1941	A enchente de 1941 é o fato que dá origem ao sistema de Proteção contra cheias.
1970	Sistema de Proteção contra cheias	Sistema de pôlderes, protegidos por diques, comportas e casas de Bombas que dá origem ao Muro da Mauá
1977	Estação Rodoviária	Implantação da Estação rodoviária
1983	MAB-UNESCO	Projeto MAB/UNESCO - Convênio com o PROPUR
1985	Implantação do Trensurb	Implantação do Trensurb, que se torna uma barreira muito forte por ser um trem de superfície
1988	Projeto Cais do Porto	Primeira proposta de uma revitalização urbanística do Cais Mauá; Realizado durante a administração Alceu Collares.
1992	Ônibus no Cais Mauá	Projeto para que as linhas de ônibus municipais transitassem atrás do muro dentro do Cais Mauá.
1992	LAU	Estudos para a área pelo LAU-PROPAR
1994	Concurso Muro da Mauá	O tema do concurso e projetos selecionados
1996	Concurso Porto dos Casais	O tema do concurso e projetos selecionados e a polêmica em relação ao projeto vencedor
1997	Concurso da Ospa	O tema do concurso e projetos selecionados e a sua incompatibilidade com o concurso Porto dos Casais
1999	Programa Monumenta	Programa de Revitalização de Prédios Históricos promovido pelo Ministério da Cultura e financiado pelo BID e UNESCO
2000	Cais de Cinema	Criação de um complexo industrial para cinema nos armazéns C3 e C4
2001	Dado Bier	Licitação para ocupação de área do concurso “Porto dos Casais”

Tabela I - Tabela dos principais eventos na área em estudo

Os Dados da Situação

Os dados da Situação representam a evolução urbana de Porto Alegre desde a sua fundação até os dias de hoje. O conhecimento da história e da configuração atual da área em estudo permitem entender melhor o significado de uma intervenção na urbanística no local.

A História de Porto Alegre pode ser dividida em seis períodos básicos, desde a ocupação do território até aos dias atuais. É através do conhecimento destes períodos que podemos analisar como se deu a configuração atual do centro de nossa cidade.

Porto Alegre possui uma característica singular, pois a cidade nasceu e cresceu as margens do Guaíba dentro de uma península, permanecendo na memória de muitos o tempo em que a cidade tinha uma relação mais franca com o rio.

A compreensão da evolução urbana é fundamental para o real entendimento do significado da área da cidade hoje. É através do conhecimento da História que será possível analisar a complexidade da situação e a importância de seus elementos no imaginário da população Porto Alegrense.



Foto 2 - Avenida Mauá, limite entre o Centro da cidade e o Cais do Porto - Foto do Autor

Fundação da Cidade

(1680 - 1772)

Fatores Populacionais

Segundo Célia Ferraz e Doris MÜLLER¹ em 1680, a Coroa Portuguesa fixa, a partir do Rio de Janeiro, seu posto avançado no Rio do Prata através da fundação da Colônia do Sacramento. A extensão mais meridional ocupada pelos portugueses encontra-se em Santa Catarina com os núcleos de São Francisco do Sul. No final da década de 1680 é criado o povoado de Laguna como ponto limite do território português e como apoio para a irradiação dos bandeirantes lagunistas para o sul.

A partir de Laguna, são fundados os primeiros núcleos portugueses no Rio Grande do Sul. Após a ocupação por militares, começa a se desenvolver a sociedade pastoril no Rio Grande do Sul. A partir de 1750, com a celebração do Tratado de Madrid, o povoamento recebe impulso com a vinda dos açorianos. Surgem agrupamentos em Mostardas, Estreito, Osório, Porto Alegre, Santo Amaro, Taquari, Rio Pardo, Gravataí.

Até o fim do período, Porto Alegre, na Sesmaria de Jerônimo de Ornelas, passa de vila de pescadores a "Porto de Casais",

¹ - O livro de SOUZA, Celia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução Urbana*. Porto Alegre, Editora da Universidade UFRGS, 1997; Pg.

aumentando sua população próximo a mil habitantes no final do século.

Fatores Econômicos

No século 18, com a divisão das terras em sesmarias, para fins de ocupação, inicia-se a exploração de grandes rebanhos - selvagens - de gado e cavalos.

Com a chegada dos açorianos, inicia-se a plantação de trigo. Posteriormente surge a exigência de um porto para escoar a produção através de Porto Alegre.

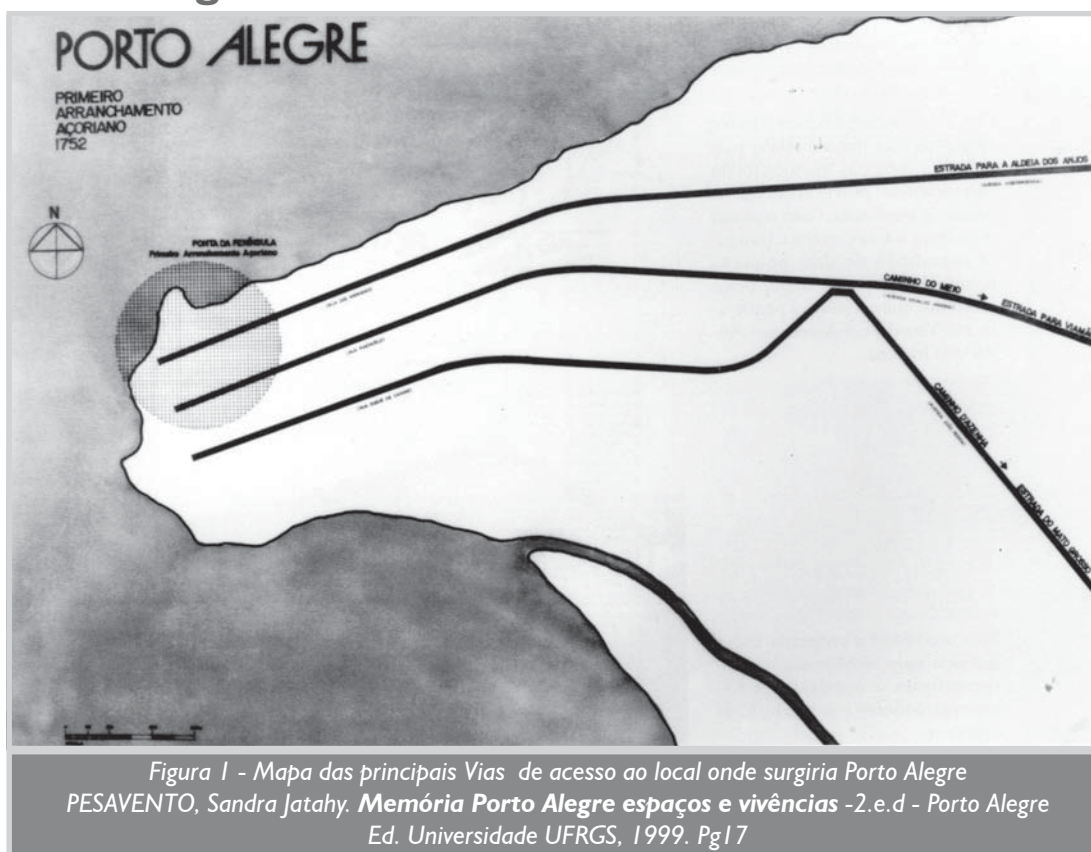
Fatores Político-Institucionais

Com a invasão da Vila de Rio Grande, em 1763, por D. Pedro Ceballos, a administração da província se estabelece em Viamão por dez anos.

Com isto, chega ao fim o período de formação do núcleo de Porto Alegre que por estar em meio ao território ocupado e por ser possuidor de sítio elevado junto a um excelente ancoradouro: águas profundas, protegidas dos fortes ventos de sudoeste. Em virtude deste porto, o núcleo tomará dianteira da então capital Viamão, sobrepondo-a devido à *função portuária* que desde o início exerce.

Entre 1752 e 1772², Porto Alegre deixa de se chamar Porto do Dornelles e passa a se chamar Porto dos Casais. A chegada dos Açorianos, chamados de “Casais d`El Rey”, após a celebração do tratado de Madrid em 1750, dá início a produção agrícola, exigindo o uso do porto para o escoamento da produção.

Porto Alegre 1752



2 - PESAVENTO, Sandra Jatthy. *Memória Porto Alegre espaços e vivências* -2.e.d - Porto Alegre Ed. Universidade UFRGS, 1999. Pg 7-19.

Porto Alegre Capital da Província (1772 - 1820)

O Trigo

Em 1773³ o núcleo de Porto Alegre torna-se capital da Província, mesmo antes de ser elevado à vila. Há um razoável incremento populacional no município: passa de 1500 habitantes no início para 12 mil ao final do período.

Embora não se conheça planta oficial da cidade para este período (a mais antiga data de 1839), sabe-se, através de documentos, que a península está praticamente configurada em sua estrutura, existindo uma série de equipamentos que indicam as funções urbanas já exercidas.

Os mais interessantes indicativos da função de Capital são: primeiro “Palácio do Governo”, construído em 1774 na praia do Arsenal, e um novo, levantado já na Praça da Matriz, no fim do século, em 1784. Ainda em 1774 é erigida a Intendência Municipal, passando-se a ter a Casa da Junta ao lado do Palácio do Governo a partir de 1790, que mais tarde se transformaria na Assembléia Legislativa.

Em 1800 é erigida a Casa de Alfândega, a prosperidade econômica torna necessária uma nova em 1818. Para completar o equipamento

administrativo-institucional, existe, em 1795, uma cadeia - a da Rua da Cadeia (atual Salgado Filho) e o Largo da Força.. A cidade é defendida por fortificações que foram levantadas em 1778. Sua função militar vem expressa pela construção do primeiro Arsenal de Guerra, em 1774.

O crescimento considerável de Porto Alegre que, no período, passa de um povoado à um núcleo estruturado, deve-se fundamentalmente a sua função mais dinâmica, a *comercial* e a *portuária*, complemento desta. Seu desenvolvimento é possível devido à produção de trigo na “Região” pelos açorianos, produção que se destina em boa parte à exportação . Assume assim, a função de apoio à produção agrícola que vai continuar sendo o marcador de ritmo de seu crescimento, muito mais do que a pecuária. Esta já assumiu o seu papel no desenvolvimento da “campanha”, fornecendo durante todo o século 18 os animais necessários às minas do centro do país. A partir de 1779, desenvolvem-se as charqueadas - mas em outras regiões.

Neste período o trigo alcança seu desenvolvimento maior, embora no final já se esboce seu rápido declínio.

Depreende-se dos dados a importância do

3 - SOUZA;MÜLLER, op. cit., p. 08

Porto de Porto Alegre na exportação do cereal, uma vez que em 1808 mais de 50% da produção era feita através dele, em 1813, 75% e, por fim, praticamente a sua totalidade.

4 - PESAVENTO, *op. cit.*, p. 09

A partir de 1772, foram distribuídas terras aos colonos açorianos “arranchados”. Reservou-se uma área denominada de Alto da Praia (atual Praça da Matriz) onde se instalaram os primeiros equipamentos públicos, sedimentando um centro cívico. Para a proteção contra os espanhóis construiu-se uma linha de fortificações em 1778.⁴

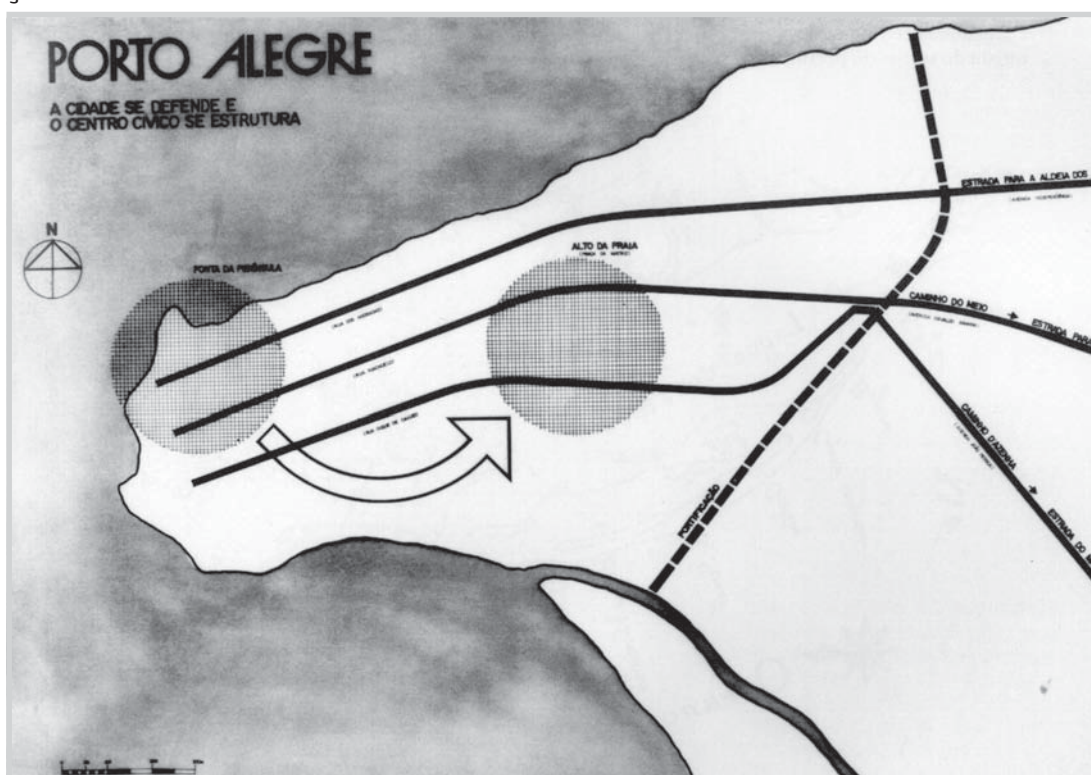


Figura 2 - Mapa das principais Vias de acesso e da muralha em Porto Alegre. PESAVENTO, *op. cit.*, pg 21



Figura 3 - Perfil Oeste da cidade destacando a característica Portuária da Cidade. PESAVENTO, *op. cit.*, pg 24



Figura 4 - Perfil Leste da Cidade mostrando a muralha de proteção da cidade. PESAVENTO, *op. cit.*, pg 24

Imigração e as Companhias de Navegação

1820-1890

Este período coincide praticamente com o Império no Brasil⁵. Dois fatos marcam o crescimento de Porto Alegre: um - de natureza política é constituído pela Guerra dos Farrapos (1835 - 1845); outro - de natureza institucional - consiste na decisão da Coroa de promover a vinda de imigrantes para ocupar as partes das terras do sul, não dadas como sesmarias para a criação de gado por acharem-se cobertas de matas e por isso não se prestarem facilmente à atividade.

Função Militar

Elevada a cidade em 1822, Porto Alegre confirma, na década de 1820, sua vocação militar na luta com os plantios, nas quais o próprio D. Pedro I veio participar.

A Guerra Cisplatina termina no final da década de 1820 com a paz e a garantia da independência do Uruguai por parte da Argentina e do Brasil.

Dá-se o desarmamento externo, mas internamente os ânimos continuam acirrados. Os problemas entre liberais e imperiais persistem e se agravam pela falta de compreensão e habilidade de alguns homens públicos, de modo que na

década seguinte eclode a Guerra dos Farrapos, que vai manter o Estado em tensão durante dez anos (de 1835 a 1845). Porto Alegre, resistindo aos farroupilhas, fecha-lhes seu porto e é sitiada. Há uma muralha, mais propriamente uma paliçada, que a defende; porém ações bélicas junto a cidade, embora fora das muralhas, ocorrem na Azenha, por exemplo.

Pacificado, o Rio Grande do Sul ainda participa das lutas contra Oribe no Uruguai, da guerra contra Rosas e finalmente da Guerra do Paraguai.

Economia

A primeira metade do século traz grandes dificuldade à economia rio-grandense em geral. Dá-se o declínio na produção de trigo, enquanto a pecuária se ressentia do permanente vaivém das guerras, nas quais as requisições para o aprovisionamento dos combatentes e as incursões inimigas vão dizimando os rebanhos.

De meados do século em diante, entretanto, a pecuária se refaz, e seus produtos derivados assumem importância tal que, por 1864, há uma significativa

5 - SOUZA;MÜLLER, *op. cit.*, p. 08

exportação:

36.000 t de charque

10.209 t de couros

1.331 t de lã

Essa produção, em termos de crescimento de Porto Alegre, não tem a repercussão que se poderia imaginar; processa, de certa forma, fora de sua esfera de influência. Para Porto Alegre e o seu crescimento, o fato de suma importância foi a Imigração que se estabelece; esta sim, na região de influência imediata.

Vêm na primeira leva de imigrantes alemães, entre 1824 e 1825, 1.032 pessoas e, de 1844 a 1829, mais 3.823. Finalmente, de 1844 a 1853, com o ápice em 1846, completa-se o número com a entrada de mais 2.636. É um total de 7.491 pessoas. Localizam-se inicialmente, ao norte de Porto Alegre, por volta da hoje São Leopoldo.

Dali vão ocupando as áreas ao longo do Rio dos Sinos e, saindo de sua margem direita, vão subindo a encosta da serra. A partir de meados do século, com a chegada de outras levas de alemães, novas áreas são necessárias. O acesso a elas se faz através dos rios que se reúnem junto a Porto Alegre para formar o Guaíba: o próprio Rio dos Sinos, o Caí e o conjunto Jacuí/Taquari. O Gravataí, quinto tributário do Guaíba, não faz parte desta consideração, pois irriga terras já anteriormente ocupadas pelos lagunistas e açorianos, valendo o mesmo para o curso inferior do Jacuí.

A ocupação dessas novas áreas, antes praticamente desocupadas, e sua incorporação à economia do Estado através de uma agricultura diversificada, baseada na pequena propriedade e na mão-de-obra livre, foi de fundamental importância para o crescimento de Porto Alegre.

Aquela vocação inicial, complementando a função de coleta da produção regional que já se iniciara com o trigo, agora recebe um forte impulso, pois os rios, ao longo dos quais se instalou a nova economia, trazem naturalmente a produção e são as vias (apesar das dificuldades de navegação) que em melhores condições respondem às necessidades de intercâmbio. Estabelece-se, assim, sob o comando do Porto de Porto Alegre e de seus comerciantes, a coleta de produção, a sua exportação, bem como a importação dos bens requeridos pelas novas populações e a sua vida econômica e social.

Em 1875 vêm ao Rio Grande os imigrantes italianos; vão se estabelecendo nas terras que ainda permanecem desocupadas, ou seja, os divisores d'água e as encostas mais íngremes que os alemães deixaram de ocupar, preferindo os filhos dos primeiros ocupantes irem em busca de terras menos difíceis na direção noroeste do Estado. O centro da imigração italiana forma-se em Caxias, e nos primeiros tempos ocupa-se essencialmente da agricultura. O

intercâmbio comercial com o interior é assumido pelos caixeiros viajantes, em sua grande maioria de origem alemã - os Musterreiter - que têm casas matrizes em Porto Alegre. Assim Porto Alegre beneficia-se do aumento de produção agrícola em sua esfera de influência e da ampliação de seu mercado pelo acréscimo da operosa população que veio implantar-se; entre 1875 e 1889 entraram 60 mil imigrantes italianos. No final do período está composto, portanto, um mercado suficientemente amplo que permite a transformação dos métodos de produção industrial propriamente dita, ou então a fundação de novas



Figura 5 - Diversificação da Paisagem com Chácaras
PESAVENTO, op. cit., pg 42

empresas industriais para o atendimento do mercado regional.

A infra-estrutura regional

A segunda metade do século passado, que corresponde também a segunda metade deste período de crescimento de Porto Alegre, caracteriza-se por um notável surto na implantação de novos recursos de comunicação.

Estão aí, em primeiro lugar, as *companhias de navegação* que se organizam em sua maioria no início da segunda metade do século. Transportam bens e passageiros com regularidade.

Apesar de toda essa movimentação dos transportes de navegação, as instalações portuárias de Porto Alegre serão construídas só no período seguinte; nesta fase ainda o acostamento é feito em trapiches. As grandes dificuldades estão na barra da lagoa, em Rio Grande, que, de meados de século até o seu final, fica cada vez mais obstruída por depósitos de areia no canal (o calado passa de

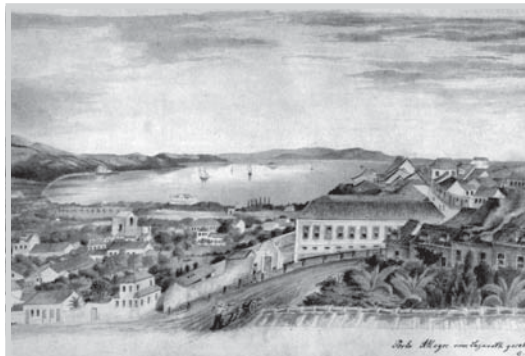


Figura 6 - A península começa a se densificar
PESAVENTO, op. cit., pg 43

de 4,40 a 2,00). O grande esforço de desobstrução será feito mais tarde, através da construção dos molhes; em 1869 é concluído o cais de Rio Grande, num trabalho apreciável.

Evolução da Estrutura Urbana

Num período em que a cidade passa de 12 mil habitantes a 52mil (

Singer, p.154) , as modificações físicas são consideráveis. Na planta de 1839, a primeira planta levantada oficialmente, a estrutura central da cidade está lançada: a península está ocupada e a cidade está lançada: a península está ocupada e a cidade fica contida dentro dos muros que correm próximos às atuais ruas Conceição, Annes Dias, av. João Pessoa e rua da República.

Até 1845, Porto Alegre se desenvolve dentro desses limites, apresentando apenas equipamentos indispensáveis à vida urbana como a enfermaria, prédios administrativos, religiosos e militares.

Um aspecto relativo à estrutura urbana que não deve ser esquecido se refere aos aterros.

A península, a partir do século passado, começou a ser aterrada, pros-

seguindo até os dias de hoje, de tal forma que a área atual é praticamente o dobro da inicial.

Até 1890, já haviam sido aterradas as áreas correspondentes às ruas Sete de Setembro (Rua da Praia, 1852) a partir da rua da Praia entre as ruas General João Manuel e Caldas Júnior e ao longo da rua Voluntários da Pátria (Caminho Novo) que havia sido inaugurada como via pública em 1809 pelo governador Paulo da Silva Gama.



Figura 7 - Antiga Doca de Porto Alegre
PESAVENTO, op. cit., p38

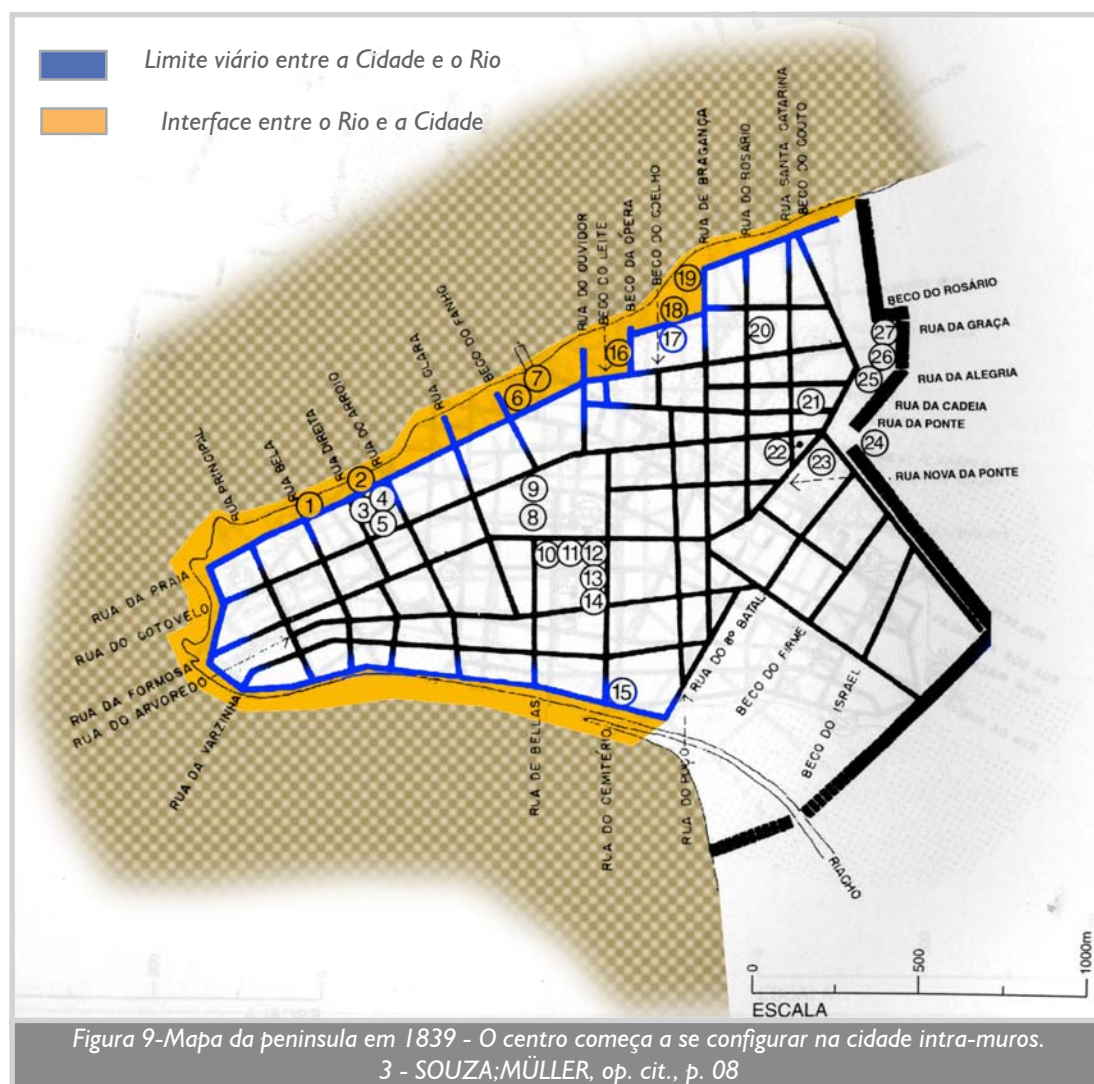


Figura 8 - As construções alteram o perfil da cidade - PESAVENTO, op. cit., pg 39

O período é caracterizado pelo início da imigração alemã (a partir de 1824) e italiana (a partir de 1875). Apesar da Guerra dos Farrapos, há um crescimento populacional e uma diversificação da produção; Porto Alegre assume o papel de exportador dos produtos coloniais e há grande desenvolvimento da navegação fluvial, apesar da falta de infra-estrutura portuária, obrigando a realização das atividades em trapiches.

Começam a surgir equipamentos importantes como a Beneficência Portuguesa (1867), Santa Casa de Misericórdia (1826), a Cadeia Civil (1855), Mercado Público (1863) e o Teatro São Pedro (1857).

Porto Alegre 1839



Industrialização

O Cais do Porto e a Enchente de 1941 1890-1945

No final do século passado⁶, todo o “hinterland” de Porto Alegre encontra-se ocupado e estruturado, em especial a área que muitas vezes é designada “Colônia Velha”. Esta área, tributária por excelência na Capital, no final do século, tornou-se exportadora de mão-de-obra agrícola, através do processo que Roche chamou de “enxamagem” (Roche, p. 319-320), isto é, agricultores, através de suas associações ou de sociedades particulares, adquirem glebas em áreas menos densas ou nas frentes agrícolas e vão ocupando em ondas sucessivas as regiões mais afastadas do Rio Grande do Sul (Panambi, Santa Rosa) e, posteriormente, fora do Estado.

A produção policultora da Colônia, associada às agroindústrias nesta área, gera um nível de vida relativamente bom e um mercado consumidor suficientemente amplo para possibilitar, em Porto Alegre, o desenvolvimento de uma produção industrial em vista desse mercado. Há o exemplo típico e clássico do início das indústrias Renner, cujo fundador começa sua produção com uma grande capa para proteger cavaleiro e cavalo.

O desenvolvimento industrial em

Porto Alegre não se deve, entretanto, somente à existência de um mercado consumidor relativamente amplo. Vem juntar-se a ele o estrangulamento da importação de produtos manufaturados durante as duas guerras mundiais, que força a aceitação inicial do produto nacional, proporcionando-lhe, assim, tempo para firmar-se no conceito da população e, *ipso facto*, no mercado.

Observa-se, em Porto Alegre a mesma tendência à industrialização verificada em todo o país e também no interior do Estado. No desenvolvimento posterior, fica muito claro que o ritmo de implantação e crescimento do setor industrial é uma função direta do seu mercado. Porto Alegre sobrepõe-se às demais cidades rio-grandenses pelo tamanho e vigor de seu “hinterland”. Assim como São Paulo se sobrepõe em nível nacional às demais cidades brasileiras, por ter contato, na época de sua expansão industrial, com um mercado consumidor consideravelmente maior que qualquer cidade brasileira.

Comparada a outras cidades rio-grandenses, ressalta-se a diversificação da indústria instalada em Porto Alegre que, além dos ramos tradicionais, conta com um importante ramo metalúrgico.

6 - SOUZA;MÜLLER, op. cit., p. 08

Infra Estrutura - criação do Porto

São realizadas duas grandes obras de infra-estrutura, cuja significação para a cidade precisa ser interpretada; são elas o Cais do Porto (de 1914 a 1922) e a abertura da Avenida Farrapos (1940).

Até este período, a cidade depende grandemente do porto para todo seu intercâmbio externo; assim mesmo, ele é usado quase em estado natural, apenas complementado por trapiches. Neste período, o governo do Estado constrói a avenida Mauá e o cais da rua da Conceição. Na planta de 1916, aparecem aterros junto às construções da Alfândega e da Mesa de Rendas por um lado, e do Mercado Público por outro. Próximo a este ainda consta um trapiche a servir à Banca do Peixe. A conclusão do cais se deu somente em 1922.

Junto ao porto, conjugado ainda ao acesso por ferrovia, localiza-se todo o comércio e boa parte das indústrias que procuram a mesma posição estratégica.

A construção da avenida Farrapos, no final do período, é indicativo da nova política de transportes - por terra e por rodovia - que já começa a tomar grande incremento, em detrimento dos transportes hidroviários e ferroviários. Em nível regional, no governo Flores da Cunha (1930-1937), são implantadas as primeiras rodovias pavimentadas, fazendo as ligações entre Porto Alegre e São Leopoldo, Porto Alegre e Gravataí e daí

a Tramandaí. No período, é feita, ainda por terra, a ligação até São Paulo.

Estrutura Urbana

Este é um período de muitas mudanças no que se refere à estrutura urbana, por isso para maior clareza, foi dividido em dois estágios. O primeiro seria correspondente às administrações Montaury (1897 - 1924), Otávio Rocha (1924 - 1928) e Alberto Bins (1928 - 1937) e o segundo corresponderia à administração Loureiro da Silva (1937 - 1943).

Na primeira destas administrações, foi elaborado o primeiro plano urbanístico de caráter abrangente pelo arquiteto Moreira Maciel (1914). Muitas de suas idéias foram incorporados mais tarde ao Plano de Urbanização Loureiro da Silva (1940). O "Plano de Melhoramentos" de 1914, embora de caráter basicamente viário, lança projetos de reforma do centro da cidade, os quais foram sendo postos em prática na administração da época e nas posteriores. Consistia no alargamento de várias ruas do Centro e na ligação do Centro com a periferia.

Foram projetadas as avenidas Júlio de Castilhos, Otávio Rocha, Borges de Medeiros e outras, além de esboçada a avenida Farrapos e uma ligação entre o fim da Borges de Medeiros (Coronel Genuíno) e o início da Getúlio Vargas. Projetou-se ainda um cais de saneamento na zona da ponta da Cadeia e na Praia de Belas, e

uma ampla avenida ao longo dessa costa. Também foi proposta a retificação do Arroio Dilúvio desde a ponte do Menino Deus até a Praia de Belas. Esse plano serviu de base para as grandes obras das administrações seguintes.

Na administração Otávio Rocha procurou-se melhorar as condições higiênicas, além de iniciar-se uma reforma viária, concluída no mandato do seu sucessor Alberto Bins.

Com a construção do Porto em 1918, à custa de novos aterros, foi também traçada a Avenida Mauá. Em 1924 foi concretada a Avenida João Pessoa e iniciada a abertura das avenidas Borges de Medeiros e Otávio Rocha indo até a São Rafael e esta até a Cristóvão Colombo.

Comércio no período

O comércio ocupa praticamente a metade da área da península, do espigão da Duque de Caxias até o Porto, seguindo também pela Voluntários da Pátria, Farrapos, Cristóvão Colombo e Assis Brasil. Surge um núcleo no Bom Fim (Avenida Oswaldo Aranha), outros na João Pessoa e na Santana/Azenha.

Esses núcleos, apesar de apresentarem um comércio mais especializado que o nível de abastecimento primário, ainda não substituem o comércio do centro da cidade. Muitas vezes, certos serviços,

apesar do seu grau de simplicidade, só se encontram naquele local.



Figura 10 - Vista aérea do Cais no início do século. SOUZA; MÜLLER, op. cit., p. 16

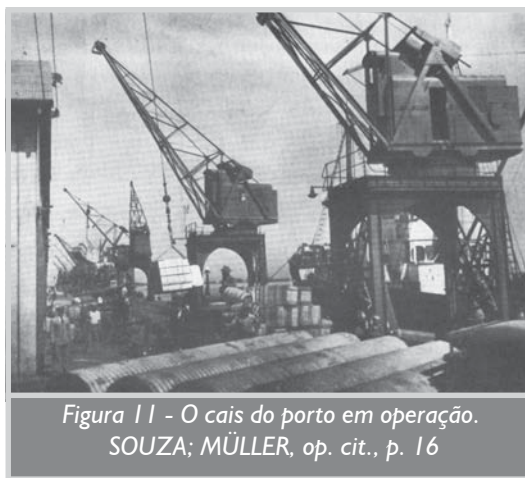


Figura 11 - O cais do porto em operação. SOUZA; MÜLLER, op. cit., p. 16

Durante o período a população passará de pouco mais de 50 mil habitantes em 1890 a 275 mil habitantes em 1940. Assim, Porto Alegre chega ao final do século com a península totalmente ocupada.

Porto Alegre 1896

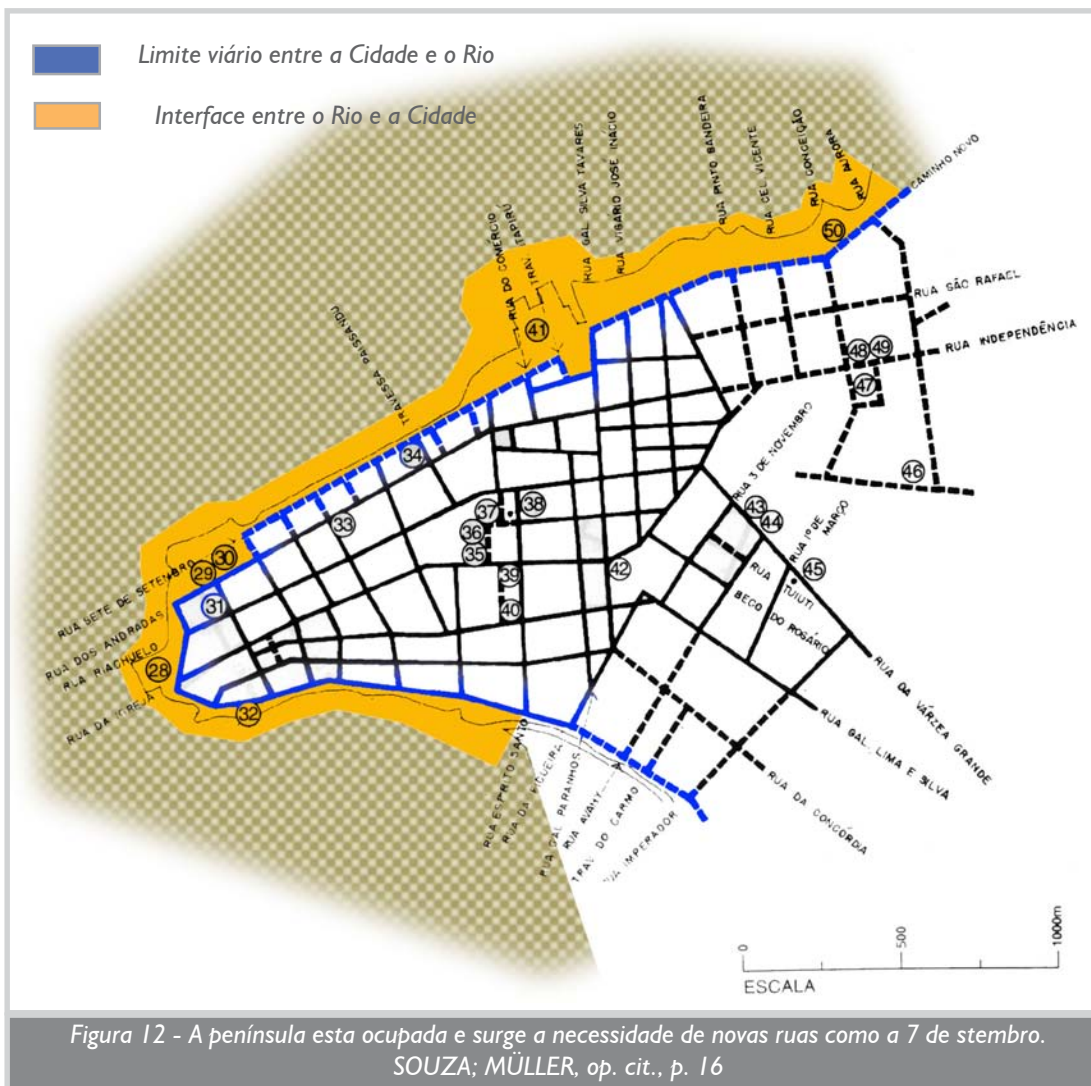


Figura 12 - A península esta ocupada e surge a necessidade de novas ruas como a 7 de stembro. SOUZA; MÜLLER, op. cit., p. 16



Cais do Porto



Histórico do Porto - 1912-1937

O primeiro projeto para a construção do Porto de Porto Alegre data de 1899⁷. Concomitante ao interesse pela construção do porto, o Governo procura melhorar as condições dos canais de acesso a Porto Alegre que estavam limitados, à época (1908), a 2,70m.

O contrato da Compagnie Francaise permitia a mesma reivindicar preferência para a construção do porto e execução de dragagens entre Porto Alegre e Rio Grande.



Foto 3 - Armazéns do Cais próximos as Docas
Foto do Autor

Fiscal, além de armazéns e do portão central, estes últimos fornecidos pela Casa Daydeé, de Paris. A dragagem do canal de acesso foi iniciada em 1914 pela Societé Francaise D'Entrepises de Dragages Et Travau Publiques, trabalho interrompido em 1916 devido a guerra

Posteriormente, foram realizados contratos para trechos adicionais. Em 1921, o Estado assumiu a administração dos trabalhos e os concluiu.

O passo seguinte foi a contratação da firma Pereira e Cia para a construção



Foto 4 - Armazéns, Portico Central e Guindastes
Foto do Autor

Ao Governo do Estado couberam duas tarefas: 1- obter autorização para a construção do porto, conseguida pelo parágrafo 1º do art. 60, da Lei nº 2.544, de 4 de janeiro de 1912; 2- implantar o projeto existente desde 1910. Em 1911 foi contratado com o Engº R. Ahrons, o primeiro trecho de cais, com 140 m e 4,50m de calado, entregue em 1913.

Neste aterro seriam construídos, logo após, os edifícios da Alfândega, os Correios e Telégrafos e a Delegacia

de 610 metros de cais contíguos ao portão central. Para isto, é concluído o aterro entre a rua Sete de Setembro e a rua das Flores (atual Siqueira Campos) até a Praça da Harmonia. Esta Praça será cedida à companhia encarregada para a confecção dos blocos do cais que provinham dos macicos graníticos da Ponta do Dionísio e de Monte Bonito, trazidos pela linha férrea da Tristeza.

7- BAGGIO, Newton (Secretário). *Relatório da Secretaria Municipal de Planejamento; administração Alceu Collares; , Porto Alegre novembro de 1988. Pg 16-26.*

Apesar de estar em operação desde 1916, o porto foi oficialmente inaugurado em 1º de agosto de 1921, época da conclusão do trecho entre o portão central e a ponta da península (Praça da Harmonia), com administração própria do Porto, subordinada à Secretaria da Fazenda.

A conclusão do projeto, incluindo docas, efetivou-se em 1937. Em 1951 a administração do porto foi incorporada à estrutura do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (atualmente Superintendência de Portos e Hidrovias).

Com a revolução de 1923, é marcado o fim da era Borges, que ainda governaria por mais cinco anos, quando Getúlio Vargas seria eleito presidente do Estado. Estes cinco anos permitiram iniciar as obras de abertura da avenida Borges de Medeiros e do viaduto Duque de Caxias, com o objetivo de facilitar a circulação dos bondes. Estas obras modificariam a feição da capital de maneira permanente.

Em 1925, são abertas várias ruas em Porto Alegre, entre elas a avenida Júlio de Castilhos, por meio de aterro. Também nesta data é que é aterrada a doca do Mercado (Praça Parobé), juntamente com o início do aterro da parte posterior do Mercado, até então futura 1ª doca, isto já em 1928. A partir do cais, desde o então Portão Central até o Mercado e sua continuação, são construídos pela firma Rodolpho Ahrons. É interessante notar que, nesta época,

estava em discussão a construção de duas obras bastante curiosas na área portuária. Uma delas era um porto, destinado apenas à importação, cuja forma seria um acréscimo à ponta da península, zona de muita profundidade, o que inviabilizou a obra. A outra referia-se à construção de um hidro aeroporto no local do Largo da Conceição, junto à Usina e à Estação Ferroviária. Esta Idéia foi abandonada quando da construção do Aeroporto definitivo na zona norte da cidade.

A Usina do Gasômetro é concluída em 1928, e colabora, junto com a existência da Cadeia Municipal, para a degradação ambiental da área. Nem mesmo a desativação e demolição da cadeia e a construção de uma chaminé de 150m conseguiram resolver este problema, só sanado com a desativação do gasômetro em 1972, quando a área começou a sentir uma lenta recuperação.

Neste momento, é válido lembrar que, até a conclusão do sistema de proteção contra cheias, a população tinha acesso visual aos galpões do Cais Mauá. O porto fazia parte da paisagem, e a população tinha acesso livre a determinadas áreas do porto como a “doca do peixe” onde era possível comprar peixe diretamente do cais.

Havia uma continuidade, a avenida Mauá não possuía o fluxo de veículos como atualmente, e os galpões do porto davam

idéia de continuidade da estrutura urbana. A cidade chegava até o rio em sua forma natural, através do Cais Mauá.

O muro pode ser definido como o grande divisor físico e principalmente psicológico da cidade. A população havia perdido seu contato quase íntimo com aqueles velhos galpões que já eram símbolo da cidade e com o próprio rio, que sempre se mostrava através das docas ou de forma fracionada entre os velhos galpões.

O muro representava, sem dúvidas, uma troca difícil, abria-se mão daquela paisagem histórica para um muro de concreto cinza e sujo que secciona nossa cidade até hoje em nome da segurança. Em consequência, a cidade mantém sua malha até chegar a uma grande avenida que termina seco num muro. O cais continua lá, os armazéns continuam lá, porém, para os porto-alegrenses, definitivamente não é mais a mesma coisa. Também pesa sobre o muro o modo grosseiro com que foi implantado, atendendo somente a critérios técnicos de engenharia, sem nenhuma preocupação urbanística, o que torna sua presença mais incômoda.

Prova disto são as diversas pinturas a que foi submetido na tentativa de atenuar sua imponência sobre a cidade.

O Porto hoje

O porto de Porto Alegre é o mais meridional do Brasil⁸. Geograficamente, privilegiado em sua localização, está no centro da hidrovia que une o centro produtor regional com o maior porto marítimo do Mercosul, o porto de Rio Grande.

Esta posição geográfica possibilita um tráfego permanente entre Porto Alegre e Buenos Aires, transportando produtos siderúrgicos e principalmente produtos agrícolas.

Com um perfil atual de porto importador, capacita-se, pelos investimentos que estão sendo feitos, como um dos principais elos da cadeia logística do comércio do Rio Grande do Sul.

Acessos

Aeroporto - distante 4 km.

Ligações Rodoviárias - BR-101; BR-208; BR-290 e BR-386

Ligações Ferroviárias - Através da malha ferroviária da ALL - América Latina Logística (ex--RFFSA), com acessos ferroviários ao Cais Mauá (faixa do cais e Av. Mauá) e ao Cais Navegantes.

Canais de Acesso Hidroviário -
a) Acesso do Porto de Rio Grande a Porto Alegre: O acesso hidroviário de

8 - WWW.SPH.RS.GOV.BR, Site Internet da Superintendência de Portos e Hidrovias.

Rio Grande a Porto Alegre tem 310km de distância.

b) Acessos a portos e terminais interiores: De Porto Alegre ao Porto de Estrela - 145 km com calado de 2,5m; De Porto Alegre ao Porto de Cachoeira do Sul - 227 km com calado de 2,5m; De Porto Alegre a Charqueadas - 39 km com calado de 3,50m; De Porto Alegre ao Pólo Petroquímico - 26 km com calado de 5,18m;



Foto 5 - Cais do Porto; Foto do Autor.

Metropolização

Declínio do Porto- Muro da Mauá e o Trensurb Metropolização 1945-1980

O Brasil entra neste período com a economia ainda dedicada no café⁹. A industrialização a esta altura já tomou corpo, embora ainda baseada preponderantemente aos ramos tradicionais; indústrias leves, tais como gêneros alimentícios e têxteis.

O período todo, desde seus primórdios, é marcado por um constante esforço para estruturar a economia. Inicia-se com a construção de Volta Redonda com inauguração em 1946, seguindo-se a criação da Companhia Hidrelétrica do São Francisco em 1948, com inauguração da primeira etapa em 1954 e a formação dos Bancos de Desenvolvimento BNDE (1952) e do Nordeste (1952). São elaborados os Planos do Carvão Nacional e o de Eletrificação; em 1956 entra em funcionamento o grupo Executivo da Indústria Automobilística.

Em época mais próxima, complementando o esforço no setor dos transportes rodoviários, vem a complementação e a retomada tanto no setor ferroviário (disciplinando-o e conferindo-lhe uma base mais sadia através da extinção dos ramais deficitários), quanto no da navegação.

⁹ - SOUZA;MÜLLER, *op. cit.*, p. 08

Surgem os grandes projetos energéticos nacionais. O saneamento das finanças é acompanhado da criação do Banco Nacional de Habitação (1964), que impede a retração dos empregos de baixa qualificação e, ao contrário, cria oportunidades de trabalho, em especial nos grandes centros urbanos.

Com relação ao setor urbano, são criados os fundos de desenvolvimento urbano em apoio à estruturação de uma política não só de saneamento físico mas também de atendimento a aspectos sociais.

O Rio Grande do Sul entra no período com sua pecuária extensiva em moldes tradicionais: a agricultura do tipo colonial ainda significa um mercado suficiente para os produtos da indústria de Porto Alegre e de mais algumas cidades do interior do Estado.

Na década de sessenta, entretanto, já se torna muito patente o colapso da colônia velha, com sua baixa produtividade, suas terras subdivididas e os solos esgotados pela falta de práticas conservacionistas. Da mesma forma a baixa produtividade do setor da pecuária de corte é um problema na economia do Estado.

Surgem relatórios oficiais que analisam a situação, tais como o

“Insuficiente Desenvolvimento Econômico do Rio Grande do Sul”, realizado em Comissão Especial da Assembléia Legislativa, em 1965.

A economia primária do Estado recebe um alento com a entrada de um novo produto, que é colhido numa época favorável do ano, e que vem suprir mercados internacionais na entressafra, alcançando preços compensadores: a soja. Os outros setores respondem, embora com morosidade, aos trabalhos e estímulos para intensificação da produção.

Pouca atenção parece ter recebido o setor agrícola que se encontra à distância estratégica da capital do Estado e contrária a um significativo mercado a ser atendido. Verifica-se, entretanto, que um alto percentual dos produtos primários que o abastecem provém de outros estados.

O setor industrial, que no início do século participa da produção nacional quase ao lado de São Paulo (14,9 para 16,5% de participação no valor), rapidamente vai perdendo sua posição. As industriais continuam sendo, em grande parte, as tradicionais. Procuram-se criar instrumentos para a atração de novas indústrias, através da isenção de impostos, por exemplo, a produtos sem similar no Estado. Assim, na década 1960/1970 são atraídas algumas indústrias dinâmicas de relativo porte (Pirelli, Coemsa, etc.) O pólo petroquímico em instalação abre espe

ranças no sentido de criar um número considerável de empregos, além de prever insumos industriais básicos.

O setor energético, com algumas realizações ainda no período anterior, recebe novas iniciativas, esgotando praticamente as potencialidades de aproveitamento hidrelétrico permitido pela exploração racional. São assumidas as possibilidades, baseadas no carvão, através de sua transformação em energia por combustão junto à mina. Procura-se superar assim - também através de interconexão com geradores em outros estados - o estrangulamento no fornecimento de energia que, em certa fase, impunha aos consumidores industriais e mesmo aos domicílios, racionamentos insuportáveis. Durante muito tempo os problemas de suprimento de energia e o próprio custo desta eram tidos como fortes obstáculos a uma industrialização mais intensiva do Estado.

Esses fatos todos refletem-se na cidade de Porto Alegre que aumenta em população, nas décadas de 1940/1950, de 263mil para 380mil habitantes e, nas de 1950/1960, para 626mil (sendo que a população rural, mesmo em 60 não ultrapassa 15mil habitantes). Nas décadas 1960/1970, o ritmo de crescimento é menor, mas alcança 885mil em 1970. Nesta época, entretanto, a cidade de Porto Alegre já não é um todo fechado em si.

Na década de 1960 fica claro que muitos dos problemas que se apresen

tam não podem mais ser resolvidos no âmbito da jurisdição municipal. Os limites impostos por acidentes físicos muitas vezes não correspondem aos fatos socioeconômicos ou às necessidades administrativas. O uso do solo precisa ser disciplinado, os transportes e sua infra-estrutura necessitam de integração, o saneamento apresentava problemas comuns na região. Significativas parcelas da população moram em municípios vizinhos, embora trabalhem em Porto Alegre. Enfim, a cidade não funciona mais em sua circunscrição administrativa. Assim Porto Alegre e seus municípios vizinhos passam a formar um todo orgânico que reclama iniciativas e soluções conjuntas: entra-se na fase da formação metropolitana. Mesmo antes que a Legislação Federal favorecesse uma coordenação em nível metropolitano, o Rio Grande do Sul havia tomado a iniciativa e encontrado uma forma de integração a este nível.

Na expansão da cidade e na correlata localização industrial, observa-se uma modificação de sentido, embora a regra que determina a tendência se mantenha constante, isto é, as instalações novas costumam processar-se junto ao acesso de longo curso mais dinâmico. Assim, os gráficos da evolução da estrutura urbana mostram claramente o fato; enquanto o porto ainda era o principal acesso de longo curso, as indústrias e o comércio atacadista localizam-se próximos

ao porto e na conjugação deste com o acesso rodoviário (Voluntários da Pátria, Conceição, etc.). Ao ser construída a BR-116, a expansão industrial vai ao seu encaixo, inclusive saindo dos limites urbanos de Porto Alegre, em direção ao Norte por Niteroi-Canoas-Esteio até Sapucaia, sendo acompanhada por considerável contingente de moradias populares. Com posterior desenvolvimento do acesso pelo litoral (BR-101), poucas indústrias novas localizam-se ao longo da BR-116. As novas implantações se fazem em Cachoeirinha e outros municípios em direção leste, e a implantação de vilas populares se dá preferencialmente nos setores compreendidos entre a Assis Brasil e seus prolongamentos e a Bento Gonçalves em direção a Viamão, compreendendo ainda o município de Alvorada.

Este parece um ponto importante a ser retido: o sentido da expansão urbana é dado pelo ou pelos acessos de longo curso mais dinâmicos.

Ainda em relação à implantação industrial, pode-se dizer que a grande maioria das indústrias de produtos sem similar, agraciados com isenção pelo Governo do Estado, localizaram-se na região metropolitana, embora não obrigatoriamente em Porto Alegre. Isto vem confirmar os dados do relatório de

“Economia” que mostram um índice alto de implantação industrial da região metropolitana e um dinamismo menor em Porto Alegre, embora maior que o da média do Estado.

O período, portanto, é marcado realmente pelo fenômeno da metropolização. Assim o conjunto metropolitano equipa-se também para assumir seu papel terciário; neste sim a cidade de Porto Alegre tem grande preponderância sobre os demais municípios, seja nos diversos ramos comerciais, seja na infra-estrutura administrativa ou financeira. O setor de saúde localiza os equipamentos e serviços mais sofisticados na Capital, o mesmo acontecendo com o lazer - em especial aquele, baseado em uma cultura mais requintada como o teatro. Já o lazer, ligado ao ar livre, encontra-se disseminado em vários pontos da região metropolitana. Os serviços de educação e pesquisa, embora fortemente concentrados em Porto Alegre, também contam com equipamentos em vários municípios da área, especialmente os de população maior e de economia mais dinâmica (Canoas, São Leopoldo, Novo Hamburgo).

É feito um esforço considerável em adequar a infra-estrutura da cidade e sua estruturação geral às demandas crescentes em moradias e em equipamento. Assim, a área licenciada para a construção, nos anos de 1965 a 1967, em +-70% pertenciam à área da

construção residencial. Nesta época inicia-se a reforma e ampliação da rede do esgoto cloacal, até então restrita a pouco mais que a área central da cidade. Segue-se uma sistemática implantação das obras viárias que vem completando a inspiração inicial do plano Macial - realmente um período longo de maturação. Finalmente a reestruturação física da cidade é completada por obras que visam aos aspectos sociais, mas que também constituem um apoio à estruturação geral: os centros sociais urbanos.

Estrutura Urbana

Com base nos levantamentos e estudos feitos no “Expediente Urbano” (1943), foi realizado, em 1954, um novo anteprojeto de plano diretor para a cidade de Porto Alegre pelo urbanista Eduardo Paiva e pelo arquiteto Demétrio Ribeiro sob forte influência das idéias de Le Corbusier e da Carta de Atenas, onde as quatro funções urbanas: habitar, circular, trabalhar e recrear definiam o zoneamento do uso do solo.

O estudo foi levado adiante com o assessoramento de um Conselho do Plano Diretor até 1959, quando, através da Lei 2046, de 30 de dezembro de 1959, foi instituído legalmente o Plano Diretor, na administração de Ildo Meneghetti.

Em 29 de dezembro de 1961, foi aprovado uma revisão da Lei de

Zoneamento sob o nº 2330, estabelecendo as bases definitivas para publicação do plano em 1964.

Este plano abrangia um pouco mais que a área central, definida pelas ruas Sertório, Pereira Franco, D. Pedro II, Carlos Gomes, Dr. Salvador França, Aparício Borges, Avenida Teresópolis, avenida projetada ao longo do Arroio Passo Fundo e Avenida Icaraí. Foram feitos projetos específicos como o loteamento da Ilhota, a definição da Avenida Perimetral (primeira), o novo projeto para a Praia de Belas., mas o que realmente conseguiu alcançar este plano foram os efeitos das leis de zoneamento, recuos e alturas. Esses projetos só recentemente foram iniciados, mediante novos estudos.

Obras que marcassem uma modificação na estrutura urbana da cidade começaram a aparecer a partir de 1972, na gestão do prefeito Telmo Thompson Flores, que inicia a construção da Primeira Perimetral, já proposta em 1858 pelo engenheiro Heydtmann. Atualmente prosseguem inúmeras obras que estão alterando a fisionomia da cidade, como a complementação da Primeira Perimetral, a Segunda Perimetral, o Projeto Renascença, o Parque Marinha do Brasil, a Radial Sul, entre outras.

Em 1977 a península já está configurada como conhecemos atualmente. O Cais por si só não representa obrigatoriamente uma barreira, pois ele poderia permitir uma troca da população com o rio, porém a criação do muro da Mauá e a posterior instalação do Trensurb impossibilitaram definitivamente um acesso franco às margens do Guaíba.

Porto Alegre 1977



Declínio do Porto - após 1960

“... a situação do porto denota uma lenta agonia, se comparada a do porto de Rio Grande em dados relativos e absolutos”. Conforme o projeto “Cais do Porto” na época do então secretário do Planejamento Municipal Newton Baggio¹⁰. A seguir, uma comparação do movimento do porto de Porto Alegre em seu perfil contínuo, bem como em relação ao porto de Rio grande, com dados extraídos dos boletins da A.P.P.A.

Quanto ao movimento total de carga, constata-se que o porto de Porto Alegre esteve acima do Porto de Rio Grande até o ano de 1972.

Em Porto Alegre, a carga movimentada por via lacustre e fluvial é basicamente areia e cascalho da bacia do Jacuí, com alto índice de tonelagem, e grãos dos terminais particulares. Toda esta movimentação se dá exclusivamente no cais Marcilio Dias, arrendado em sua totalidade por empresas particulares.

Quanto a navegação marítima (longo curso), houve um crescimento contínuo, em Porto Alegre até 1975, quando começou a haver declínio na atividade. Concorreram para este fenômeno a conclusão do Porto de Rio Grande e o aumento do calado dos navios de longo curso, o que veio a tornar



Foto 6 - Abandono das Docas - Foto do Autor.
Foto do Autor

temerária esta modalidade de navegação no rio Guaíba e Lagoa dos Patos, cuja navegação, além do mais, é considerada muito difícil.

A navegação de cabotagem (costeira) cresceu até 1950, decrescente entre 1956 e 1965, desde então permaneceu estável.

Em relatório encomendado pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre¹¹ sobre o Projeto Porto dos Casais, o declínio da atividade portuária a partir da década de 1960 é atribuído ao descaso das políticas públicas e à falta de investimentos na atividade portuária, devido à opção pelo transporte rodoviário e megaportos como o de Rio Grande.

10- Baggio, Newton (Secretário), *op. cit.*, pg 26-28
11- Universidade Estadual do Rio de Janeiro, *Consultoria Técnica Fundação José Bonifácio*, 1999.

O Muro da Mauá - 1973

A enchente de 1941

Em 1941 Porto Alegre viveu sua maior enchente de todos os tempos¹². De 10 de abril a 14 de maio caiu sobre Porto Alegre a maior quantidade de chuva que se tem notícia. Simultaneamente chovia em todas as bacias de rios que chegam ao Guaíba. A altíssima cifra de 629,4mm de precipitação fez com que, a 8 de maio, as águas alcançassem a altura maior.

As águas cobriram a praça da Alfandega e ocuparam a Rua da Praia desde o início até quase a esquina com a rua Uruguai. No Cais do Porto as águas estavam 1,73m acima da calçada. A avenida Otávio Rocha ficou inundada. A avenida Farrapos foi ultrapassada e as águas chegaram até a Benjamin Constant. Os bairros Navegantes, Menino Deus, Azenha, Santana, Cidade Baixa e Praia de Belas foram os mais atingidos. O vento sul represava as águas muitos dias após terem cessado as chuvas, e cerca de 45 mil flagelados ficaram ao desabrigo. Só no fim do mês a Viação Férrea recuperou suas linhas com o interior do Estado.

No seu pico, as águas atingiram a cota de 4,75m, segundo registros do DNOS, superando a maior cota conhecida de 3,50m, registrada em 1873, e a de 3,22m registrada em 1936.



o porto ficou paralisado por várias semanas

Figura 16 - O Cais inundado.
Rauber, op. cit., p. 35

Os jornais da época registraram passo a passo a evolução da enchente:
- Correio do Povo, 03 de Maio de 1941; pag. 2

“ Mais uma vez se repete na cidade o espetáculo desolador das enchentes e tão freqüentes são que já não constituem mais motivo de interesse para os porto-alegrenses.

Infelizmente, acostumamo-nos a sofrer, quase todos os anos, o mesmo flagelo provocado pelas cheias, que tantos prejuízos têm ocasionado à população.

Zonas inteiras completamente tomadas pelas águas, famílias sem teto, dramas verdadeiramente comoventes,

12 - RAUBER, Vicente José, 1953. *Prevenir é o melhor remédio: sistema de proteção contra inundações e alagamentos de Porto Alegre*; Prefeitura Municipal, 1992.

enfim, os mesmos aspectos de todos os anos. É a repetição de um mal que já se tornou hábito”

- Correio do Povo, 04 de Maio;
pag. 12

“3,25m alcançaram as águas ontem... ...A enchente de 1936 atingiu no máximo 3,22m....”

O aumento sensível das águas do Guaíba, observado durante todo o dia de ontem, numa média de dois centíme-

horas de hoje”.

- Diário de Notícias, 06 de Maio -
Contra-Capa

“Ascensão progressiva das águas
Quadro demonstrativo da ascensão progressiva das águas do Guaíba sobre o nível normal, durante a noite, de acordo com dados fornecidos pela Fiscalização Federal de Portos do Rio Grande do Sul, Departamento Nacional de Portos e



Figura 17 - A rua José Montauri só podia ser atravessada de canoa. Rauber, op. cit., p. 35



atingiram a cota de 4,75m inundando todo o centro

Figura 18- As águas atingiram 4,75m.
Rauber, op. cit., p. 35

tros por hora, agravou ainda mais a situação determinada pelas cheias, parecendo que a cidade e o estado, embora já sofrendo sérias conseqüências, ficarão a braços com um flagelo semelhante ao de 1928, quando se registrou a maior enchente do Rio Grande do Sul, excedendo, mesmo, a de 1873.”

-**Diário de Notícias, 04 de Maio**
- **Capa**

“ 40.000 flagelados em face da avalanche pluvial de 18 dias”
média, as águas atingiram 4,13m às 2

Navegação:

Às 19:30hs - 3,90mts

Às 21:30hs - 3,97mts

Às 23:00hs - 4,02mts

À meia-noite - 4,06mts

Às 2:00 de hoje - 4,13mts

-Jornal do Brasil, 09 de Maio

Porto Alegre, 8 - As águas do Guaíba subiram quatro metros e oitenta centímetros acima do seu nível normal, atingindo perto de dois metros acima da murada do Cais do Porto.

-Diário de Notícias, 06 de Maio**- Capa**

“ Subindo 3,5cm por hora, em
Propostas para evitar novas enchentes

I- Aumento da seção de vazão do rio Guaíba.

Já que todas as águas afunilam no estreito junto a Usina do Gasômetro, por que não abrir mais esta passagem? Ter-se-ia que abrir também a entrada do rio na Lagoa dos Patos, em Itapuá.

Em função do efeito da contenção da Lagoa dos Patos, somente seria conseguida uma redução do nível de 30 a 60cm, insuficiente para a solução desejada.

2- Contenção das ondas de Cheia

O volume da água excedente durante a inundação de 1941 foi de 27milhões de metros cúbicos, o que teria de ser contido nos rios formadores do Guaíba.

Para que este trabalho fosse bem feito ter-se-ia que elaborar estudo e planejamento de toda a bacia do Guaíba, ou seja, dos seus 87.750m². Diante deste porte de trabalho, a proposta não foi levada a uma conclusão definitiva.

3- Canal “Sinos - Gravataí”

Esta idéia consistia em desviar parte das águas que chegam até Porto Alegre através de um canal, aproveitando-se o leito do rio Gravataí, cujo fluxo seria

4- Projeto do Eng. Ary de Abreu Lima

A proposta do eminente Diretor da Engenharia e Reitor da UFRGS era a formação de uma doca que protegesse a região do Porto na cota 3m, através da construção de um Muro, na cota 6,00m, que se estenderia através do rio atravessando as ilhas. O acesso de navios dar-se-ia através de comportas. A interconexão das águas far-se-ia através de um canal de muralhas pelas ilhas. A proposta não encontrou suficiente apoio.

O Sistema de Proteção contra Inundações Adotado.

Vingou exatamente a idéia mais simples, proteger as regiões urbanizadas e com previsão de urbanização sujeitas à inundação.

Na prática, consiste em impedir a entrada d'água do rio dos Sinos, especialmente em São Leopoldo, Esteio e Canoas; do Rio Gravataí, na região norte de Porto Alegre e do Rio Guaíba nas regiões centro/sul de Porto Alegre.

A proteção das regiões inundáveis é feita através da formação de pôlderes, protegidos por diques, comportas e casas de bombas (CBs). Cada pôlder possui funcionamento independente, permitindo agilidade nas operações. No entanto, seus elementos são integrados, formando um sistema de proteção que

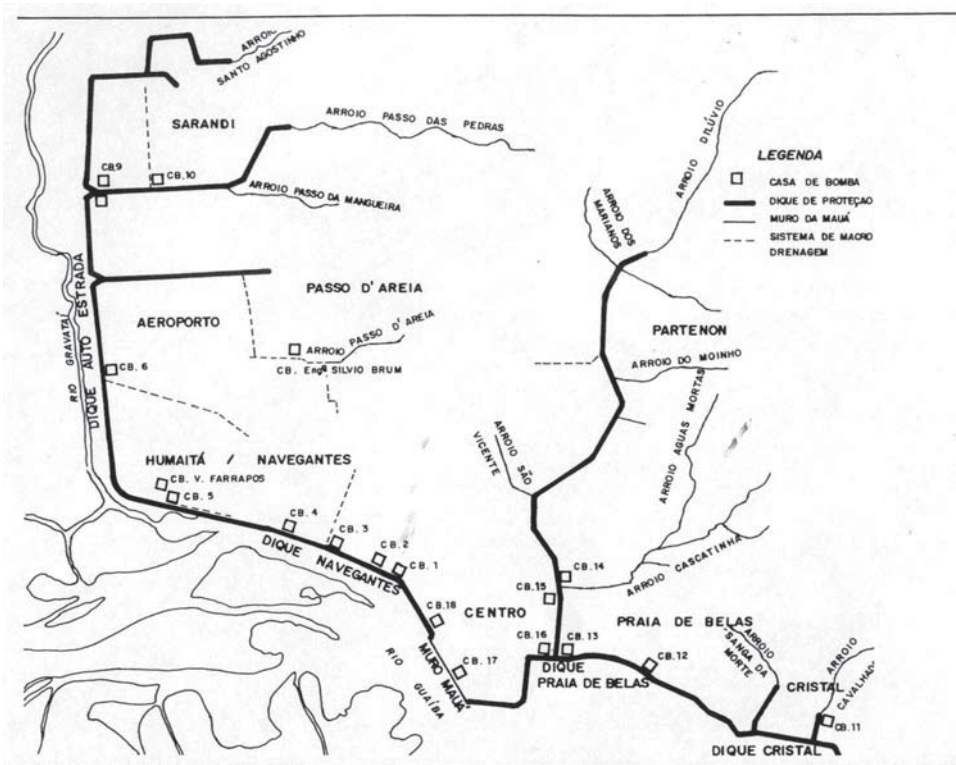


Figura 19 - Sistema de Proteção contra cheias adotado.
Rauber, op. cit., p. 35

circunda Porto Alegre desde a confluência Assis Brasil com a Auto-estrada (Free-Way) até o morro da Assunção.

O projeto de responsabilidade do DNOS (Departamento nacional de Obras e Saneamento), tomou como referência a enchente de 1941, estabelecendo-se a cota de coroamento 6,00m, possibilitando uma margem de segurança de 1,25m. A implantação do sistema iniciou na década de 70, ainda não estando completamente concluído.

Se por um lado a “Taipa” que circunda Porto Alegre impede a entrada das águas dos rios Gravataí e Guaíba, as mesmas poderiam entrar e fazer extravazar as águas dos arroios afluentes. Por isto o projeto inclui a extensão do sistema (Diques, casas de bombas, comportas) ao longo das margens dos principais arroios, igualmente na cota de coroamento 6,00m. Denominamos estes trechos Diques Internos.

O conjunto de diques totaliza uma extensão de 68km

O Trensurb 1985

O Trensurb é relevante à pesquisa na medida em que pode ser considerado um entrave definitivo ao acesso franco do centro de cidade ao rio, pois, se o muro alimenta esperanças de uma solução que venha a driblar a sua presença, seja incorporando-o a um projeto ou derrubando-o, o trensurb não, este representa um obstáculo que secciona a cidade a partir do Pórtico Central do Cais Mauá em direção a Navegantes.



Foto 7 - Postes e muro de proteção do Trensurb visto da avenida Mauá. - Foto do Autor

A Empresa

A Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre, TRENURB S/A, é uma empresa de economia mista, criada pelo Decreto 86640, em 25 de abril de 1980¹³. Tem como acionistas, o Governo Federal (99,1423 %), Governo do Estado do Rio Grande do Sul (0,6635 %) e a Prefeitura Municipal de Porto Alegre (0,19442 %).

Inaugurou o primeiro trecho, que liga Porto Alegre, Canoas, Esteio e



Foto 8 - Edifício Sede do Trensurb
Fonte: site da empresa.

Sapucaia do Sul, em 2 de março de 1985, e o trecho Sapucaia do Sul a São Leopoldo (Estação Unisinos) em 9 de dezembro de 1997. A estação mais recente é a de São Leopoldo, ao lado do Museu do Trem, inaugurada em 20 de novembro de 2000.

Atualmente a TRENURB transporta cerca de 130 mil passageiros nos dias úteis e está totalmente integrada aos demais sistemas de transporte coletivo da região. Além disso, já estão sendo concluídos o Projeto Básico de Engenharia da Linha 2 - trecho Sarandi / Mercado / Azenha e os estudos de viabilidade técnica da implantação de três prolongamentos que atenderão a outros municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre

Histórico

Como todos os grandes centros urbanos, a Região Metropolitana de Porto Alegre tinha um problema: o

¹³ - www.Trensurb.com.br

grande crescimento de sua população, o que aumentava a necessidade de meios de transporte de massa rápidos e eficientes.

Buscando resolver este problema o GEIPOT - Empresa Brasileira de Planejamento - realizou, entre os anos de 1974 e 1975, os primeiros estudos sobre a viabilidade técnica e econômica da implantação de uma linha de trens urbanos em Porto Alegre. Este estudo observou a necessidade da criação de um sistema capaz de absorver uma demanda de aproximadamente 330 mil passageiros por dia.

Para atender a esta necessidade, foi criado o projeto de uma linha de trens urbanos que ligaria, por superfície, as cidades da Região Metropolitana de Porto Alegre e permitiria a integração com as linhas de ônibus já existentes.

Entre os anos de 1980 e 1985 foram realizadas as obras necessárias para implementação da via, como colocação de trilhos, dormentes, rede elétrica aérea e demais obras necessárias à reorganização do tráfego de veículos.

Concluídas as obras, iniciou-se a fase de testes da linha, que teve seu final no dia 3 de março de 1985, quando a TRENURB começou a operar oficialmente, com 15 estações atendendo as

cidades de Porto Alegre, Canoas, Esteio e Sapucaia do Sul

Expansão da Linha

A expansão da Trensurb até Novo Hamburgo prevê a construção de **mais 9,5 km** de linha.

Para não dividir o município, o trecho será construído totalmente

em via elevada, a exemplo do que já ocorre entre as estações Unisinos e São Leopoldo.

Quatro estações serão construídas no trajeto:

Rio dos Sinos, ainda em São Leopoldo;
Liberdade;
Fenac/Industrial, integrada à nova rodoviária regional, planejada para o estacionamento do parque da Fenac, facilitando o transbordo para o metrô de passageiros

originários de outros municípios do Vale dos Sinos;

Novo Hamburgo.

Cerca de **14 mil passageiros** residentes em Novo Hamburgo deverão utilizar o trem diariamente.

O custo total da expansão é avaliado em **R\$ 359 milhões**, dos quais R\$ 25 milhões já estão previstos no orçamento da **Trensurb** para o início das obras ainda este ano. Mais de 60 empresas já retiraram o edital de pré-qualificação, demonstrando interesse em participar da

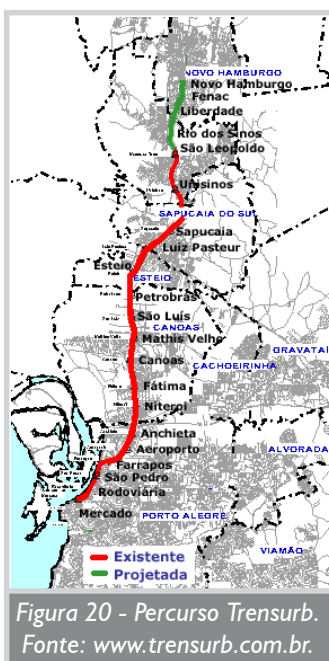


Figura 20 - Percurso Trensurb.
Fonte: www.trensurb.com.br.

licitação. A expectativa é que os trabalhos iniciem no segundo semestre de 2001.

Implicações do Trensurb

O trensurb é um trem de superfície, que parte do centro da cidade, mais precisamente à frente do Pórtico Central do Cais do Porto em direção a Esteio. A linha férrea acompanha aproximadamente 1/3 do Cais Mauá e segue ao longo de todo o Cais Navegantes.

A presença do trem é fato a ser considerado como um equipamento definitivo e de improvável alteração em suas características básicas. Enfim, o trem está ali e ali ficará.

Porém ele não inviabiliza a utilização do Cais Mauá, pois não interfere diretamente sobre a área do

cais em sí. Ele está justaposto ao Muro da Mauá e por isto sua presença é amenizada, pois visualmente tem um porte similar ao do muro e mais parece um prolongamento desse.

Ao considerar uma eventual retirada, diminuição ou alteração do muro, perceber-se-á a real dimensão que o trensurb representa para a cidade.

Fica uma pergunta: por que não se optou por um metrô subterrâneo ao menos neste pequeno trecho entre a estação rodoviária e a estação terminal no Mercado Público? A resposta é simples: reduzir custos, acrescida do fato de a linha férrea passar junto ao muro, que não possui nenhum valor estético, pois na época não se imaginava a possibilidade de sua remoção.

No entanto, nas fotos abaixo, é possível visualizar a diferença existente entre a interferência causada apenas pelo muro e a interferência causada pelo muro com o Trensurb.



Foto 9 - Vista dos armazens do cais com a presença apenas do Muro da Mauá. - Foto do Autor



Foto 10 - Vista dos armazens do cais com a presença do Trensurb. - Foto do Autor

Configuração Atual

Atualmente, a península que configura o centro de Porto Alegre tem como limites o Cais do Porto (Cais Mauá) de um lado e do outro o Parque Harmonia com uma praia natural até atingir a Usina do Gasômetro, elemento divisor entre o Porto e o Parque.

Paralelamente ao Porto, existe o Muro da Mauá, o Trensurb (metrô de superfície) e a avenida Mauá. Estes três elementos associados constituem um bloqueio físico e visual ao Rio Guaíba muito mais rígido que o cais em si. É válido lembrar que a relação entre a cidade e o Cais do Porto até a década de 70, época da construção do Muro da Mauá, era muito mais franca pois os galpões e as docas em si não constituíam uma barreira tão grande, que impedisse as pessoas de se apropriar do porto como elemento integrante da cidade e permeável ao rio. A população podia ver o rio nas docas e entre os galpões; sem contar que era possível acessar determinadas partes do porto como a doca do peixe.

Perpendicularmente à faixa do porto, existem três eixos fortes que são:

- O eixo da avenida Borges de Medeiros - que coincide com o Mercado Público e a estação do Trensurb.
- O eixo da avenida Sepúlveda - que coincide praticamente com o Portão Central do Cais Mauá, atualmente restaurado através do Programa

Monumenta;

- O Eixo da Rua dos Andradas (Antiga Rua da Praia, pois era o antigo limite da cidade com o Rio) que termina próximo à Usina do Gazômetro.

No centro da cidade, se concentra uma série de edifícios públicos de significativo valor histórico. São eles:

- O Mercado Público de Porto Alegre que data de 1863, cerca de 50 anos antes do Cais do Porto, época em que havia uma grande doca ao lado do mercado;
- A Prefeitura de Porto Alegre (1900);
- A Praça da Alfândega (1910);
- O Memorial do Rio Grande do Sul, antigo prédio dos Correios e Telégrafos;
- Santander Cultural;
- MARGS - Museu de Arte do Rio Grande do Sul;
- Casa de Cultura Mario Quintana, antigo Hotel Majestic;
- Usina do Gasômetro (1928), ativa até 1972, hoje centro cultural.

Este conjunto de edificações cria uma espécie de corredor cultural que passa paralelo ao Cais Mauá na rua dos Andradas e na avenida Sete de Setembro. Este fato fortalece a idéia de associar uma eventual rearquitectura do porto como elemento forte de revitalização do centro da cidade como um todo.

Além disso, uma característica de Porto Alegre que merece uma atenção

especial é como se configura a orla da cidade.

As margens do Guaíba não são tão democráticas quanto se imagina num primeiro momento. Quando analisado o mapa da cidade, verifica-se que a parte mais densa da malha urbana não tem acesso direto ao rio, e que a maioria da orla é de acesso restrito ou eventual.

Neste sentido é importante frisar que até mesmo os parques, apesar de públicos, constituem-se em um lugar de acesso eventual, aos feriados ou finais de semana. À parte mais populosa da cidade, àqueles que moram na zona norte, por exemplo, o rio não constitui um elemento de convívio diário, como para quem vive no sul da cidade. Isto é importante na medida em que o centro possui características específicas que podem criar um ponto de contato para a maioria da população com o rio.

Fato singular do centro de nossa cidade é não estar no centro geográfico, mas sim dentro de uma península, onde se encontra cercado pelo rio e, ao mesmo tempo, bloqueado por taludes, diques e muros do sistema de proteção contra cheias.

Este é o ponto: o sistema de proteção contra cheias adotado considera o rio apenas como uma ameaça ao centro, pois a qualquer hora tudo poderia afundar. Não que a preocupação não seria legítima, pois o risco da cheia existe. Porém a solução foi urbanisticamente trágica, demasiado primária e grosseira. Não houve uma

reflexão mais abrangente sobre as conseqüências destas intervenções tão incisivas na cidade. A Prefeitura vem há anos se debatendo contra o muro, inclusive pintou-o e repintou-o diversas vezes na tentativa de amenizar a sua presença. Dois concursos públicos de arquitetura desenvolveram-se em menos de três anos, na esperança de tornar o muro algo mais sociável. Porém nada foi feito, pois o muro é feio, incômodo e nunca foi testado, mas é preciso coragem para retirá-lo. Ele nunca funcionou, mas também nunca falhou, continua lá, guardião de nossa cidade.

O centro da cidade é intenso, pois serve como nó viário, recebendo e redistribuindo trabalhadores de todas as partes da cidade. A maioria da população que depende dos transportes coletivos tem no centro uma parada quase obrigatória: seja para pegar um ônibus para outro bairro, outra cidade ou metrô. É no centro que se concentra a grande maioria dos terminais de ônibus e lotação, salvo as linhas "T" de trajeto transversal e as linhas circulares, praticamente todas as demais terminam em algum ponto do centro. A Estação Rodoviária e o Metrô assim como os terminais intermunicipais também estão no centro.

Portanto, é preciso ter um certo resguardo ao imaginar que é fácil para o cidadão conviver com o Guaíba. Porto Alegre difere de outras cidades costaneiras como Florianópolis ou Rio de

Janeiro onde a malha residencial atinge o mar como em Copacabana, Barra da Tijuca, Ipanema, etc. Em Porto Alegre, não existe este contato em praticamente toda a orla, excetuando-se os bairros de Ipanema, Guarujá e uma pequena parcela da vila Assunção. Daí surge a expressão por muitos criticada: “Porto Alegre deu as costas para o rio”.

Eliminado o exagero que há nesta afirmação, o mais correto seria considerar que a cidade “deu o lado para o rio”; mais precisamente o lado sul, o que causa um grande desequilíbrio em relação ao convívio da população com o Guaíba. Enquanto o morador do sul passa todos os dias por avenidas (Icaraí, Beira rio, Diário de Notícias e Guíba) que margeiam o rio, e por isso tem o Guaíba como elemento integrante da cidade, o morador da parcela norte não usufrui do rio, o que por si só não chega a ser um problema.

Porém, ao analisar outras características peculiares à cidade de Porto Alegre, percebe-se que o morador do norte não tem acesso fácil ao rio, pois, para acessar o Calçadão de Ipanema ou o Parque Marinha do Brasil, ele depende de, no mínimo, duas conduções, uma da residência até o centro, outra do centro até a praia, por exemplo.

Isto é interessante porque revela a importância do centro da cidade como elo entre a população e o rio. O centro concentra hoje praticamente todas as linhas de ônibus locais e intermunicipais,

além da Estação Rodoviária e do Metrô. É por isso que a população sente tanto a presença do muro, porque, para a maioria dos porto-alegrenses, é no centro onde havia a interação com o rio; no princípio, na então Rua da Praia com seus trapiches, depois na doca do mercado e por fim através do porto, ainda que de acesso livre apenas em algumas docas, mas de visual constante entre os galpões do Cais. Sem dúvida, ao erguer o muro, a cidade perdeu aquela “presença” das águas do rio na mente de todos os cidadãos.

Porto Alegre cresceu de forma radial a partir da península e, por isto, a área central é tão importante para o fluxo da população, pois o acesso ao centro é possível a todas as pessoas, não interessa onde estejam, com certeza, com apenas um ônibus qualquer indivíduo chega ao centro.

Por tudo isto, o centro é tão especial, tão fácil e democrático. Prova disto é o sucesso da Usina do Gasômetro, cujo movimento no parque da ponta da Usina aos finais de semana e feriados é notável. Com certeza é o local da orla de maior movimento. Os motivos são bem claros, já que é um dos únicos pontos que possui uma estrutura pública pronta para receber público: a Usina em si, o parque, amplo estacionamento, ciclovia, comércio, passeio de barco, etc... Além disso, a localização central também é fator determinante, pois é fácil chegar na Usina de qualquer ponto da cidade.

Portanto, frente à questão “Porto Alegre tem quilômetros de orla, por que tem que ser justamente no Centro a integração com o rio”, deve-se levar em consideração estes fatos, e ter a consciência de que em Porto Alegre a região central reúne características ímpares em relação a qualquer outro ponto da cidade. A potencialidade de uma intervenção no centro é muito maior do que em outra área, pois o centro concentra a maioria dos meios de transporte e é por onde a maioria da população circula, seja para o trabalho, seja para se divertir ou viajar.

Em síntese, o simples fato de o centro da cidade estar inserido na península gera uma região urbanisticamente rica, pois o acúmulo de funções e atividades características da região central, localizada às margens do rio Guaíba define uma forte característica morfológica de Porto Alegre, além de resultar em uma região única na orla da cidade.

Percepção Da Crise

A partir da década de 1980, com a evolução da consciência ecológica e do preservacionismo histórico, a área portuária passa a ser percebida como um problema a ser revisado.

Vários fatores associados contribuem para a formação de uma nova visão sobre o tema. São elas:

- Declínio da atividade portuária, principalmente no Cais Mauá, por não possuir retroárea para containeres.

- Onda de revitalizações portuárias de sucesso ao redor do mundo, em Barcelona, Puerto Madero, Boston, etc.

- O Muro da Mauá passa a ser visto como uma intervenção muito grosseira na cidade e de utilidade duvidosa já que nunca foi necessário após a grande enchente de 1941.

- Crescimento da consciência ecológica gera um desejo “romântico” de parte da população por um contato mais íntimo da cidade com o rio.

- Surgimento de idéias alternativas para driblar a imponentia do Muro da Mauá através de propostas e concursos.

- As próprias limitações do Cais Mauá para uma eventual modernização portuária para abrigar containeres e demais exigências de um porto moderno.

Neste novo contexto, a população pouco a pouco começa a olhar para o

Cais Mauá e a percebê-lo não como uma área funcional da cidade, mas como uma área em potencial para a cidade.

O primeiro passo, neste sentido, foi a elevação do conjunto de galpões do cais como marcos de nossa história através do tombamento do Portão Central e dos galpões anexos a ele pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN em 1983.

Posteriormente começaram os estudos e análises sobre a área, destacando-se os Projetos MABI I / UNESCO, fruto de uma parceria entre o PROPUR - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e a UNESCO¹⁴.

O estudo é justamente sobre a “constatação do rompimento de relações entre a cidade e seu rio e sobre a implementação de projeto governamental de saneamento, tratamento da regeneração bioquímica do rio.” revelando nitidamente as preocupações da época e a nova mentalidade de cruzamento entre Urbanismo - Ecologia - História - Sociologia na tentativa de construir uma visão mais abrangente da relação do centro da cidade com seu rio.

14 - DEL RIO, Vicente; OLIVEIRA, Livia de. *Percepção Ambiental a experiência brasileira*. São Paulo, EDUFSCar, 1999

Outro estudo relevante data de 1992, o LAU - Laboratório de Arquitetura e Urbanismo desenvolvido pelo PROPAR - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Desenvolvido por um conjunto de professores da Universidade, o estudo analisava o potencial de diversas áreas da cidade, entre elas o Cais Mauá, já que naquela época é forte a indicação do declínio da atividade portuária, das limitações do porto e o desejo de usufruir da área do Cais como um espaço de Lazer e Cultura as margens do rio Guaíba.

Parte deste pensamento é impulsionado também pelo sucesso financeiro de outras reciclagens de portos ao redor do mundo. A possibilidade de um maior retorno econômico para a área através de comércio, escritórios, lazer e cultura começa a se tornar bastante sedutora também para governantes.

Neste sentido, é importante lembrar algumas revitalizações portuárias que serviram de embasamento para esta nova expectativa em relação ao Cais Mauá.

São elas:

- 1976 - Boston Faneuil Hall
- 1988-92 - Barcelona
- 1991 - Puerto Madero

A conseqüência natural disto é o surgimento de diversas propostas para a área, sendo as principais o “Projeto Cais

do Porto” na administração Municipal Alceu Collares; o Concurso Muro da Mauá 1994 e o Concurso Porto dos Casais, 1996.

Por outro lado surgem reações contrárias a este tipo de intervenções no Urbanismo por entender que esta é uma prática elitista e que não contribui para um desenvolvimento adequado das metrópoles de países sub-desenvolvidos.

No entanto, no que se refere a Porto Alegre, esta interpretação nunca chegou a ser relevante, o que ocorre é uma disputa política acirrada entre diversos partidos, ao longo dos últimos vinte anos, que não permite nenhuma evolução da área em questão.

Tombamento - 1983.

Em 1983 é aprovado o tombamento do Pórtico Central e dos armazéns A e B do cais do porto, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN, atualmente sendo restaurados através do Programa Monumenta.

Este é o marco inicial de um processo que culminará no tombamento da maioria dos galpões do Cais Mauá pelo Governo Municipal.



Figura 21 - Tombamento do Pórtico Central e dos armazéns "A" e "B" do Cais Mauá.
Fonte - Jornal Zero Hora, Porto Alegre terça-feira 11 de janeiro de 1983; pag 4.

Referências

Referências são os projetos de reciclagem de áreas portuárias que venham a contribuir para o tema; dentre os quais, podemos citar projetos pioneiros como Boston Faneuil Hall de 1976 ou San Francisco Guirardelli, assim como as badaladas intervenções em Barcelona e Puerto Madeiro em Buenos Aires.

Estes são alguns dos principais exemplos que variam em escala, qualidade e quantidade, porém todos apontam na mesma direção; a utilização de estruturas antigas como instrumento de revitalização e reestruturação das áreas centrais de suas cidades.

As semelhanças entre os casos não é mera coincidência, já que trata-se de cidades que possuem uma evolução urbana similar pois dividem fatos em comum. As cidades de origem portuária, num primeiro momento, crescem e se desenvolvem a partir do porto, pois ele é o fator de desenvolvimento local. Com o passar dos anos, tais cidades podem não depender mais exclusivamente da atividade portuária.

Ao longo do século XX, ocorre uma revolução nos meios de transporte, surge o transporte rodoviário, e a atividade portuária passa a ser exercida em portos específicos e grandes terminais de containeres.

Logo o velho porto começa a se tornar pouco a pouco obsoleto, sem

retroárea para containeres e estreito para os novos e grandes equipamentos, o volume de carga movimentado passa a diminuir progressivamente, até atingir o ponto crítico onde o volume não justifica a sua manutenção. Reformar o antigo porto muitas vezes é inviável, pois normalmente ele está inserido no centro da cidade, que cresceu a partir dele.

O porto está em situação difícil; suas instalações não suportam as novas atividades; sua localização normalmente em meio a cidade, dificulta o transporte de cargas através de ruas e avenidas movimentadas; possuem pouco espaço para aumentar sua área, pois os terrenos adjacentes já estão completamente ocupados; etc...

Enfim, é difícil, caro e complicado restaurar estes espaços, mantendo a atividade portuária. Assossiado a isto está outro fator comum às grandes cidades que é a degradação de seus centros históricos. A solução veio aos poucos e passou a se tornar uma medida cada vez mais comum nos grandes centros urbanos - a reciclagem portuária - mantidos os galpões e armazéns do antigo porto dando um novo uso para o mesmo.

É uma solução inteligente na medida que resolve vários problemas: o novo porto vai para um local amplo e afastado da cidade, próximo a estradas para fácil comunicação com

transporte rodoviário; a área do porto é resolvida de forma a dar uma intensa atividade de comércio e serviços, respeitando-se as edificações portuárias normalmente tombadas.

Além disto, pode servir como instrumento de revitalização de toda a área central da cidade, vistos exemplos como Boston, Barcelona, Puerto Madero.

Seguindo este contexto torna-se necessário exemplificar algumas das mais significativas intervenções em áreas portuárias, a começar por um dos projetos pioneiros em Boston, EUA, o Quincy Market e Faneuil Hall.

Faneuil Hall e Quincy Market

Em 1742, o Faneuil Hall foi construído pelo comerciante mais rico de Boston, Peter Faneuil, como um presente para a cidade. O edifício corredor era uma feira central que oferecia um mercado de comida aberto no primeiro piso e um espaço para reuniões abertas no segundo pavimento¹⁵.

Em 1761 destruiu o Faneuil Hall original, mas o corredor foi reconstruído. Nele trabalhavam pescadores e comerciantes e, na plataforma do segundo piso, passaram diversos oradores famosos do país. Foi

neste local que os colonos protestaram o 3º “Ato de Açúcar” em 1764 e onde foi estabelecida a doutrina de “Nenhuma tributação sem representação”. Lá Samuel Adams se reuniu aos moradores de Boston à causa da independência da Inglaterra no “Corredor Sagrado”. George Washington brindou a nação em seu primeiro aniversário. Através dos anos, o Faneuil Hall recebeu muitos oradores comovidos, como Oliver Wendall Holmes e Susan B. Anthony, Bill Clinton e Teddy Kennedy, sempre



Figura 22- Antigo Faneuil Hall.
www.Faneuil Hall Marketplace.com

cumprindo sua denominação de “O Berço da Liberdade”.

Para acomodar melhor os comerciantes e compradores, Faneuil Hall foi ampliado em 1826 para incluir o Quincy Market que foi projetado no estilo Grego, em moda na época.

O mercado permaneceu um centro empresarial vital ao longo do século XIX e até metade do século XX, quando os edifícios encontravam-se abandonados e muitos vazios. A feira chegou a ser etiquetada para demolição até que um

15 - www.Faneuil Hall Marketplace.com



Foto 11 - Vista externa do Faneuil Hall.
www.Faneuil Hall Marketplace.com



Foto 12 - Vista interna do Faneuil Hall.
www.Faneuil Hall Marketplace.com

grupo de cidadãos de Boston decidiu lutar por sua preservação no começo dos anos 1970. Pela visão de Jim Rouse, arquiteto Benjamim Thompson e do Prefeito Kevin Withe, as estruturas dilapidadas foram revitalizadas, e, conseqüentemente, mudou completamente a face do centro da cidade. A revitalização de 1976 foi o primiro projeto de revitalização urbana deste tipo e gerou cópias no país e no exterior.

Hoje, o que é conhecido como Faneuil Hall é o local de reunião central em Boston uma organização de lojas, restaurantes e entretenimento ao ar livre fizeram dele o destino urbano de mais de 12 milhões de visitas anuais.

Barcelona

Barcelona é o mais clássico exemplo de reciclagem portuária. No entanto, a cidade impressiona pelo conjunto de ações que buscam um processo de auto-revitalização constante.

Barcelona é a capital da Cataluña,

uma das desessete Comunidades Autônomas previstas na Constituição espanhola de 1978. Está situada no nordeste da península ibérica, possui uma extensão de 97km e possui uma população (1996) de 1,5 milhões de habitantes.¹⁶

Barcelona têm aprendido, graças a sua própria experiência, que a realização de grandes eventos na cidade é útil como catalizador e acelerador de ações urbanísticas desenhadas préviamente e que, de outro modo, se fossem realizadas, demandariam muito mais tempo¹⁷.

Barcelona possui uma grande tradição urbanística, além disso, há muito tempo já utilizava eventos como instrumentos de reformulação urbana como nas Exposições Universais de 1888 e 1929.

16 - SERRATOSA, Albert; *Planificación de Grandes eventos - Los Juegos Olímpicos 1992 en Barcelona*; Artigo em PDF; Reunión de la Red Metrex, outubro de 2000. Pg1-11.

17- MASJOAN, Xavier Casas i; *Primer Teniente de Alcalde Ayuntamiento de Barcelona; Las apuestas Estratégicas de la Planificación de Barcelona: Juegos Olímpicos 1992 y Forum Universal de Las Culturas 2004*.Pg1,2.

Nesta mesma lógica estão os Jogos Olímpicos de 1992, e a proposta para o Forum Universal de Las Culturas previsto para 2004.

A experiência de Barcelona

Alguns fatos, positivos e negativos, podem servir de experiência para melhorar os resultados em outras cidades. São pontos relevantes¹⁸:

- Dispor de um Plano Geral de Organização Urbana que, aceito por todas as forças políticas e com respaldo da população, defina sem improvisações um modelo de cidade, incluindo o entorno próximo.

- A ligação entre as Olimpíadas e objetivos precisos de melhoria urbana: estruturar e reforçar as zonas desportivas, remodelar zonas industriais obsoletas, impulsionar a revitalização de certos bairros, recuperar o contato terra-mar com atenção especial à fachada marítima, reforçar um modelo regional policêntrico com distribuição de muitas provas olímpicas pela cidade e

melhorar sensivelmente a mobilidade.

- Prever um uso permanente, sem necessidade de adaptações, para depois dos Jogos Olímpicos, para todas as instalações, tanto novas, como recicladas.

- Atuar sobre toda a cidade com múltiplas ações pontuais de revitalização dos espaços públicos para seduzir a população local tornando-os

participantes do grande evento, assim como aproveitar a exposição televisiva para projetar ao mundo a imagem de Barcelona.

- Desenvolver um esquema organizativo flexível com a participação dos níveis básicos do setor público, assim como promover a

colaboração de prefeituras, sindicatos, empresários e organizações não governamentais.

- Relativo aos inconvenientes: um número excessivo de modificações pontuais do Plano Geral que, devido a improvisação e reflexão insuficiente, provocaram desajustes no modelo global ou no funcionamento de certas infraestruturas.



Foto 13 - Vista Aérea da cidade.
Fonte: MASJOAN, Xavier Casas i; op. cit, Pg1

18 - SERRATOSA, Albert; op. cit., Pg2-4.

19- MASJOAN, Xavier Casas i; op. cit, Pg2-8.

20 - AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Barcelona spaces and Sculptures* (1982 - 1986). Barcelona, Joan Miró Foundation, 1987. Pg 52-57.



Foto 14- Passeig Colom e Moll de Bosch i Alsina (Moll de la Fusta), Barcelona spaces and Sculptures, op. cit., p. 51

Os Jogos Olímpicos de 1992 representaram uma grande oportunidade, utilizada positivamente, para a cidade de Barcelona e para todo o país. Barcelona pode confluír, em um período de tempo muito curto, diversas realizações urbanísticas¹⁹.

O Modelo de Transformações Urbanísticas da Barcelona Olímpica.

Barcelona apostou decididamente, desde o primeiro momento, pelo desenvolvimento do “Plan General Metropolitano” entendido como um grande sistema coerente e racional, porém interpretado a partir da peça relativamente autônoma do Bairro.

O urbanismo deveria ser dos bairros e para os bairros. Deveriam ser tratados com o mesmo interesse que se tratam os centros históricos e com a

mesma qualidade urbanística ornamental.

O objetivo era reequilibrar a cidade, reduzir a diferença urbanística e ambiental entre o centro e a periferia.

Desde 1979 cada obra de regeneração urbana realizada em qualquer bairro foi contextualizada em sua totalidade. Levando-se em consideração o traçado viário, a funcionalidade, o mobiliário urbano, a arborização assim como as esculturas.

O trabalho buscou a monumentalização da escala do bairro e esse é o único ponto de partida possível para uma construção de um conjunto conexo.

A recuperação do litoral e a criação de novas praias

No ponto de vista da cidade estava presente a fachada para o mar, desde Llobregat até Besos: a barreira que



Foto 15 - La Plaça dels Països Catalans,
Barcelona spaces and Sculptures, op. cit., p. 151

secularmente hávia impedido a comunicação entre Barcelona e o mar. Em um primeiro momento a prefeitura promoveu o projeto para “Barceloneta”, a revisão de usos do “Moll de la Fusta” que impedia a cidade relacionar-se com seu porto. Além destes, haviam projetos para o “Delta del Llobregat” e estudos para infraestrutura das praias do “Poblenou”.

A relativa discontinuidade de todos estes trabalhos obrigava a uma reconsideração unitária de toda a linha da costa onde eram necessários critérios básicos: a eliminação das barreiras físicas que se mantinham no “Plan General”, como a autopista e a linha ferroviária do

litoral; a utilização cívica dos novos terrenos junto ao mar de Poblenou e a reconsideração dos tecidos urbanos existentes para um novo papel urbano.

O mais substancial deste período e o que o caracteriza urbanisticamente, foi o tratamento das infraestruturas. Todos os objetivos básicos, precisavam de operações infraestruturais importantes.

Encontrar a sua especificidade era básico, pois sua eficiência funcional, não podia depender de soluções morfológicas de impacto negativo para a estrutura urbana. Algumas modificações como a modificação da rede ferroviária, a ampliação da rede de saneamento, poderiam ser resolvidas com soluções

convencionais, porém outras como “Las Rondas” (uma grande via de 40km. que circundava toda a cidade) não podia basear-se nos critérios que haviam definido os projetos dos anos anteriores, pois sua capacidade era muito maior.

Passeig Colom e Moll de Bosch i Alsina, projeto desenvolvido pelo arquiteto Manuel de Solà-Morales²⁰.

A partir da autorização do Porto Autônomo de Barcelona para converter uma área operante, de carga e descarga, em um espaço urbano que permita a população acesso livre ao longo do mar e lazer.

Passeig Colom é considerado um boulevard cujo tratamento foi unificado e está ao lado do Moll de Bosch i Alsina, mais conhecido como **Moll de la Fusta**, pois até 1982 servia como depósito para madeiras.

O Moll foi projetado para atividades em família, lazer, eventos, espetáculos municipais, paradas, etc.

O espaço é dividido em dois níveis, um terraço no mesmo nível do Passeig Colom e outro abaixo, próximo ao nível do mar.

Além deste, diversos projetos se desenvolveram com sucesso em toda a cidade como **La Via Júlia**, de Bernardo de Sola e Josep M. Julià; o **Passeig de Picasso**, de Roser Amadó e Luís Domènech; **El passeig de la Reina Maria Cristina**, de Luís Cantalops; **El Parc del Clot**, de Dani Freixes e Vicente Miranda; **El Fossar de la**



Foto 16 - Praias de Barcelona
Fonte: MASJOAN, Xavier Casas i; op. cit, Pg5

Pedrera, de Beth Galí; **La Plaça dels Països Catalans**, de Helio Pinon e Albert Viaplana.

As transformações urbanísticas e o exodo dos JJ.OO. puseram Brcelona no mapa do mundo, seu “modus operandi” têm se propagado sob um nome que tenta servir de síntese: o “Modelo Barcelona”. O consenso das administrações públicas; a incorporação do setor privado ao sistema de financiamento; a organização autônoma para os processos de planejamento, desenho e gestão; a prevalência do projeto arquitetônico frente ao planejamento urbanístico convencional; o planejamento estratégico, a exigência municipal de qualidade, o princípio de que a força está mais nas boas idéias do que nos grandes recursos, são alguns dos critérios que configuram o Modelo Brcelona.

Barcelona representa um marco para as cidades contemporâneas e com certeza serviu de fonte de inspiração do processo de reavaliação das potencialidades da área central de Porto Alegre.

Puerto Madero

Puerto Madero é uma das mais representativas reciclagens portuárias, e devido a proximidade física e cultural com o Rio Grande do Sul, torna-se um exemplo natural.

Para definir melhor um paralelo entre Puerto Madero e o Porto de Porto Alegre, faz-se necessário um breve histórico, para melhor compreender a evolução dos fatos até a opção pela reciclagem portuária.

1536

Primeira fundação do Puerto de Nuestra Señora del Buen Ayre por Pedro de Mendoza en el Riachuelo de los Navios²¹.

1580

Segunda fundação da cidade de la Santíssima Trinidad y Puerto de Santa Maria de Buenos Aires por Juan de Garay.



Figura23 - Buenos Aires 1599.
www.puertomadero.com

1594

A Real Audiência de Charcas ordena fechar o Puerto de Buenos Aires ao comércio com o Brasil para evitar a saída clandestina de prata e a entrada de escravos.

1771

Proposta do engenheiro Francisco Rodriguez y Cardoso: Um grande dique retangular com capacidade para 300 embarcações.

1795 - 1802

Estudo do tema portuário pelo agrimensor Pedro Antônio de Cervino e pelo Engenheiro Joaquim Gundin: execução de 70 metros de um molhe à altura da igreja de la Merced.

1805

Primeiro projeto de porto para Buenos Aires durante el Vice-reinado de Sobremonte. Foi realizado pelo engenheiro hidráulico Eustáquio Giannini que projetou a defesa da cidade e a construção de seu porto, consistindo de um dique unido por um canal ao rio a fim de aproveitar sua corrente para manter a profundidade.

1810 - 1811

Preocupação pela construção de um porto foi, durante os primeiros anos da república, o projeto urbano mais ambicioso.

Planos portuários de Mariano

21 - WWW.puertomadero.com

Moreno na primeira junta :
melhorar o porto de enseada, habilitar
novos pontos para atracadouros e
balizamento do canal de entrada.

1823

Propostas do engenheiro hidráulico
inglês James Bivans, contratado por
Bernardino Rivadavia, ministro de gover-
no de Martin Rodriguez.

Início da construção da chamada
aduana nova desenhada pelo engenheiro
inglês Eduardo Taylor, notável edifício de
frente semicircular sobre o rio.

1857

O artigo de Sarmiento intitulado “El
Carapachay” prevê a futura anulação de
Buenos Aires como porto devido a
capacidade do rio.

1859

O engenheiro Coghlan apresenta
um projeto que consiste em três diques
que ocupam a frente urbana e se
extendiam até La Boca.

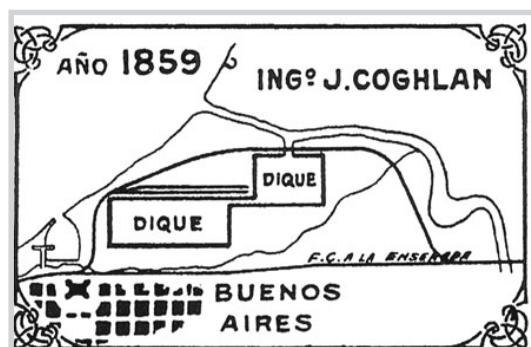


Figura 24-Projeto Eng. Coghlan.
WWW Puertomadero.com

1871

Por encargo de Sarmiento, o enge-
nheiro Bateman sugere uma doca
paralela à costa de 3500 metros de
comprimento, comunicada por um canal
com o rio e com diques secos ao extre-
mo norte.

1872

Construção do molhe da Las
Catalinas, sobre a prolongação da atual
rua Paraguay (1876 - 1886).

Período de debates entre as pro-
postas do engenheiro Huergo e a pro-
posta do Eduardo Madero.

1882

Exposição e aprovação parlamentar
do projeto de Madero. Renúncia de
Huergo de seu cargo de chefe do depar-
tamento de Engenheiros

1887

Início as obras de Puerto Madero

1889 - 1898

Inaugurações parciais de setores do
porto, sendo a primeira a doca sul e a
última a abertura do canal norte (1894 -
1910).

Crescimento constante de barcos:
de 19.000 barcos em 1902 a 30.000 em
1910.

1908

O congresso da nação aprovou a lei
para a criação do concurso de projeto
para ampliação do porto.

1911 - 1925

Construção do porto novo, obra da empresa inglesa Walter e Co, em áreas de terreno situadas ao noroeste da Doca Norte, com base no critério das docas dentiformes protegidas por um molhe.

1915 - 1918

Construção do Paseo Costanero e do Balneário Municipal segundo projeto do engenheiro Benito Carrasco e ampliado pelo paisagista francês J. C. N. Forestier abaixo das intendencias de M.T. De Alvear y Llambias.



Figura 25-Projeto Eng. Coghlan.
WWW Puertomadero.com

Construção de Puerto Madero

Em 1882, o congresso da Nação aprovou a lei complementar apresentada pelo Senador Carlos Pellegrini, que autorizou o poder executivo a construir o novo porto artificial de Buenos Aires, segundo o projeto de Eduardo Madero. A aprovação da lei inicia a disputa entre duas concepções para o novo porto, uma impulsionada pelo engenheiro Luis A. Huergo e outra de Eduardo Madero. Os dois grupos coincidiam em que o porto devia se desenvolver frente à área central da cidade, pensando nas dificuldades que o setor apresentava

para a navegação. Sobre esta franja costeira se concentravam os molhes e ferrovias em terras ganhas do rio.

Proposta de Eduardo Madero

Eduardo Madero obteve, em viagem a Londres em 1881, um desenho técnico de Sir John Hawkshaw e um acordo para financiar as obras da Casa de Banca Inglesa Baring Brothers, fortemente inserida na Argentina, já que os interesses britânicos nesta época tinham grande peso na economia do país.

A proposta localizava o porto em frente à cidade, deixando de lado as possibilidades que oferecia o Riachuelo, Cubria do Riachuelo até o Retiro com uma cadeia de diques comunicados por estes canais. Os diques se estenderiam desde a doca sul, comunicada com o Riachuelo, até a doca norte, com acesso ao canal norte.

Em dezembro de 1884, o Presidente Roca firmou o contrato definitivo para a execução das obras, que começaram em março de 1887.

Em janeiro de 1889, inaugurava-se a primeira seção do novo porto e em Março de 1898, estavam acabadas as obras com a abertura do canal norte.

Edifícios

Construído o porto, surgiu a necessidade de construir locais apropriados para o armazenamento de mercadorias organizadas de acordo com o movimen-



Foto 17 - Fachadas dos Armazéns.
WWW Puertomadero.com

to de carga.

Os edifícios utilizados como armazéns foram desenhados na Inglaterra por Hawkshaw e tinham direta relação com o eixo dos diques e com o tamanho dos barcos.

Erguidos entre 1900 e 1905, representam a expressão mais clara da arquitetura industrial inglesa na Argentina.

Os galpões contavam com três ou quatro andares e sótão e representavam dois tipos estruturais: estrutura de concreto armado e estrutura de ferro e madeira.

Dada a manipulação de carga que se realizava nos depósitos eles dispunham também de uma galeria e plataformas até os molhes, onde as gruas depositavam a carga.

As instalações internas eram mínimas e precárias e, em sua maioria, obsoletas. Somente são destacáveis as descidas pluviais de ferro à vista no exterior.

Proposta para Área Central

Em 1981 encomendou-se a um consórcio de arquitetos formado por M. R. Alvarez e Associados, Raña Veloso y Associados e Serra Valera Arquitectos a realização do estudo da área destinada à extensão da área central, conformada pelas terras de Porto Madero e a área destinada ao refulado.

O programa proposto para a área, que, pela primeira vez, identificava e propunha tipologias estruturais de uma proposta espacial, constava de:

- Uma área de projeto de 800ha. (Porto Madero, refulado atual e outro suplementar); incrementando a superfície do solo para localizar atividades terciárias superiores e a criação de um parque metropolitano de uso público com equipamento (540ha.) recreativo e cultural,

de importância regional, que incluía o museu metropolitano e o auditório para a cidade.

- um total de 5.000.000m², em um mix de usos, que alojariam 135.000 empregados e 50.000 residentes e 6.500 praças de estacionamentos subterrâneo para uso público.



Foto 18 - Janela Armazém.
WWW Puertomadero.com

/

Convênio Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UBA) - Secretaria de Estado de Transporte (1985)

Os estudos que embasaram o convênio tiveram como sede, em sua fase inicial, o atelier de Arquitetura do Arq. Juan Manuel Borthagaray e foram desenvolvidos posteriormente em muitas disciplinas da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Buenos Aires, compreendendo estudo dos antecedentes históricos, o inventário das propostas anteriores e o levantamento físico da área, com identificação de terrenos e seus proprietários. Foram trabalhados distintos programas por grupos de alunos, permitindo explorar as possibilidades projetuais e programáticas do sítio. Durante o período de estudo do sítio, dois fatos relevantes apareceram:

- Um informe da Rogge Marine Consulting, que analisou o porto de Buenos Aires dentro do Sistema Nacional de Portos, afirmou a inutilidade portuária dos diques 1 a 3 de Porto Madero.

- A promulgação da “Ordenanza Municipal” que declarou reserva ecológica aos terrenos ganhos do rio, impondo sua preservação.

Acordo de cooperação entre a prefeitura de Buenos Aires e a assembléia municipal de Barcelona: Plano estratégico para o antigo Porto Madero (1985 - 1990)

Em novembro de 1989, um século depois da primeira habilitação parcial de Puerto Madero se produz um fato institucional de significativa transcendência para sua transformação urbana.: a criação da corporação antigo Puerto Madero S.A.

O resultado da gestão foi o plano estratégico para o antigo Puerto Madero, produzido em 1990, por consultores Europeus Associados (Juan Busquets, arquiteto e Joan Alemany, economista).

No programa proposto para a área constava:

- 3.033.505 m² edificadas a leste dos diques distribuídos em 55% de uso terciário, 37,3% de residência, 3,3% de comércio e 4,4% de equipamento. A faixa adjacente à costa se destinou à residência de alta densidade ; o terciário misto adjacente aos diques, e o espaço intersticial entre ambas as bandas foi ocupado por residência de densidade intermediária. O recinto do dique 1, separado do sistema geral de bandas, destinou-se a centro de exposições.

Plano Maestro

Puerto Madero possui uma forte personalidade urbanística, dificilmente comparável a alguma das grandes experiências de reconversão de portos já realizadas ou em execução.

As características que mais o diferenciam de outras operações semelhantes são:

- Sua grande extensão
- Sua localização adjunta ao centro comercial, administrativo e político da cidade.
- A gestão unitária na criação do projeto, uma vez que existe uma entidade patrimonial que o tornou possível: A corporação Puerto Madero S.A.
- A própria estrutura dos diques, paralela à estrutura horizontal da cidade e com uma urbanização importante.

Plano de Desenvolvimento Urbanístico

Em agosto de 1989, uma equipe técnica da Secretaria de Planejamento da Prefeitura de Buenos Aires começou a estudar os antecedentes e a possibilidade de projeto de recuperação do porto desativado para a cidade.

Para dar início ao processo de reconversão urbana, necessitou-se de um plano de desenvolvimento urbanístico, claramente definido quanto aos espaços, circulações, volumes e usos estruturantes do conjunto, assim como

as características da paisagem.

O Concurso

A necessidade de contar com a participação de entidades profissionais locais na elaboração do projeto definitivo deu lugar ao que se denominou Corporação Antigo Puerto Madero S.A.

Foi criado um convênio entre a Prefeitura da cidade de Buenos Aires e a Sociedade Central dos Arquitetos em junho de 1991, convocando um Concurso Nacional de Ideias para Puerto Madero.

O programa elaborado pelos assessores, arquitetos Odilia Suárez, Heriberto Allende, Jorge Moscato e Pablo Huberman; reduz a capacidade construtiva prevista em projetos anteriores para a área de Puerto Madero, duplicando a superfície destinada a áreas verdes .

O Concurso contou com a participação de 96 trabalhos profissionais de todo o país.

O jurado, presidido pelo Intendente Carlos Grasso e constituído pelos arquitetos Raúl Rivarola, Emílio Rivioira, Mario Sabugo e Alfredo Garay outorgou o primeiro prêmio aos seguintes projetos:

-Arquitetos Garcia Espil, Leidermann, Maci, Sabatini, Soldini, Tufaro.

-Arquitetos Carnicer, Grinbaum, Labeur, Pérez, Xaus, Basani

-Arquitetos Borthagaray, Gastellu, Marre, Pérez Guimil, Rosellini, Doval, Behar, Coos, Dietrih.



Figura 26 -Vista geral do Projeto.
www.puertomadero.com

O Projeto

Outorgados os três primeiros prêmios do Concurso Nacional de Ideas, os arquitetos Juan Manuel Borthagaray, Cristián Carnicer, Pablo Doval, Henrique Garcia Espil, Mariana Leidemann, Carlos Marre, Rómulo Pérez, Antônio Tufaro e Eugenio Xaus (três representantes de cada equipe vencedora) trabalharam na conformação dos espaços e volumetrias definitivas do plano.

O projeto, apresentado em outubro de 1992, contou com a participação de assessores em infraestrutura, transporte, paisagismo e economia.

Em junho de 1997, o honorável Conselho Deliberante da Cidade de Buenos Aires deu sanção à Ordem N^o 51.675, que aprova e incorpora o Projeto Urbano para o Puerto Madero da cidade de Buenos Aires.

Objetivos

As premissas básicas que oferecem e resguardam o Projeto Urbano para o Puerto Madero podem resumirse em:

- A reconversibilidade da área para salvá-la do abandono e da deterioração, reordenando-a de maneira que contribua a equilibrar os déficits urbanos que a área central apresenta.

- A recomposição do caráter urbano da área, preservando seu forte poder evocativo.

- A oportunidade de alojar as atividades do terciário que requerem localização central (escritórios públicos e privados, serviços comerciais e culturais, mas com o devido acompanhamento de atividades residenciais) que não encontram no denso tecido urbano, as superfícies de terreno e o contexto ambiental adequados.

- Reconquistar uma nova aproximação ao rio, incorporando áreas verdes para recreação e lazer, alojando atividades cívicas e culturais, para o desfrute dos habitantes de Buenos Aires.

O traçado

A matriz do projeto consiste em uma tira urbanizada angular que corre entre os diques e um grande parque.

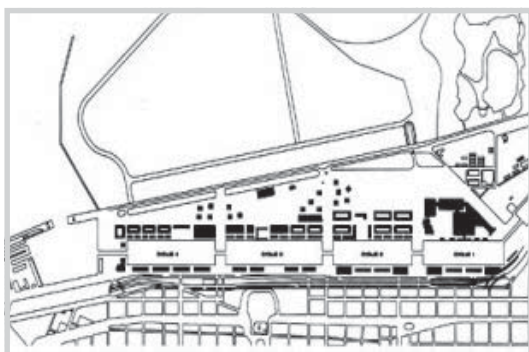


Figura 27-Projeto traçado.
WWW Puertomadero.com

O ante-projeto propõe a estruturação do conjunto mantendo a estrutura dos diques, com seus largos e pontes tradicionais, como deslocamento Norte-Sul.

À beira-rio, sobre o calçadão, se propõe uma edificação baixa com um “mix” de usos, que dará vida ao passeio público, fortalecendo o caráter do sítio e evocando a linguagem dos antigos depósitos da margem oeste.

Em correspondência com cada dique, foram previstos praças abertas na linha de borda da água.

Ao desenho dos novos espaços vão se incorporando edifícios existentes sujeitos à preservação por seu valor histórico, construtivo e patrimonial, que só poderiam reciclar-se dentro de sua atual “casca”. Sua permanência foi julgada como emblemática da memória da atividade portuária.

A ambos lados da via estruturante Norte-Sul no dique 2, e entre esta e as edificações de borda nos diques 3 e 4, foi desenvolvido um tecido de residências fechadas, de fachada



Figura 28-Edifícios Puerto Madero.
WWW Puertomadero.com

contínua e altura constante, em torno de um coração verde, que permite a construção de uma planta baixa, sete pavimentos e um oitavo recuado em todas as frentes.

Esta morfologia de residências de fachada contínua e ruas-corredor análoga a dos bairros da cidade prevê continuidade comercial ao nível da calçada, assim como estacionamento subterrâneo a fim de contar com vagas para todas as unidades.

No dique 3, se propõe gerar um centro de atividades recreativas e culturais com afluência de grande público, em coincidência com o eixo do projeto.

O parque formado pelas reservas verdes que se fundem com os jardins da costa sul e que contém parte do patrimônio arbóreo centenário da cidade de Buenos Aires e foi objeto de um Concurso Nacional de Anteprojetos.

O espaço aberto produzido pelos diques se envolve com o dos parques, através de boulevares arborizados traçados, correspondendo com as avenidas de acesso Oeste-Leste.



Figura 29-Projeto Área verde.
WWW Puertomadero.com



Figura 30-Projeto Dique 3.
WWW Puertomadero.com

Os boulevares centrais são as principais vias de comunicação espacial com a cidade existente.

O dique I abriu a oportunidade para a instalação de um prédio para Feiras, Centro de Exposições e Convenções e Hotel Internacional.



Figura 31- Distribuição percentual de usos.
WWW Puertomadero.com

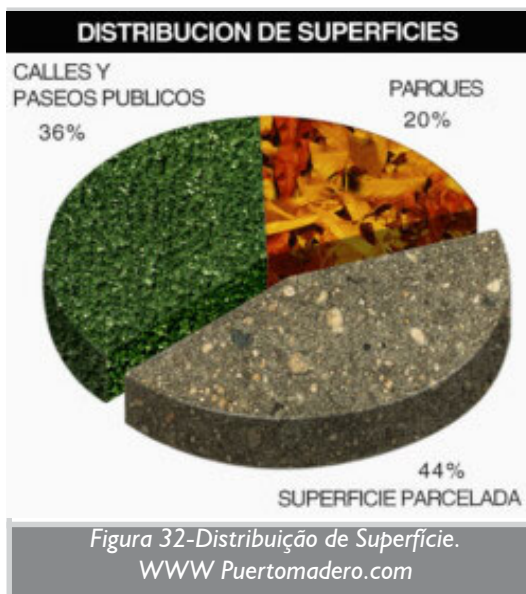


Figura 32-Distribuição de Superfície.
WWW Puertomadero.com



Cidades globais e exclusão social

Poderíamos nos perguntar qual seria o problema de vermos aplicado por aqui um modelo responsável por sucessos reconhecidos como o da revitalização de Barcelona²²? Pois não há como negar que as regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro efetivamente se enquadram em muitas das premissas para definir o que são as cidades-globais. Na linha dos autores que se preocupam com o grau de inserção das nossas metrópoles no arquipélago mundial de cidades-globais, Marques e Torres (1997) apresentam estudo visando determinar qual a posição hierárquica de São Paulo nessa rede. Seria São Paulo uma cidade-global de primeira ou segunda ordem? Quais as potencialidades de inserção na economia mundial ou regional, ou ainda sub-regional, que essa eventual condição traria à cidade? Na mesma linha, Levy (1997) apresenta um estudo segundo o qual São Paulo “vem, inegavelmente, preenchendo o papel de articuladora da economia nacional, servindo de vínculo entre a economia brasileira e o mercado internacional, convertendo-se em um *ponto nodal*, atributo das *cidades mundiais*” (Levy, 1997, 161). A autora

22 - FERREIRA, João Sette Whitaker; **São Paulo metrópole subdesenvolvida: para que(m) serve a globalização?**, www.usp.br.

reforça sua afirmação analisando elementos típicos para a caracterização da condição global das cidades, como o número de chamadas telefônicas internacionais ou ainda o número de sedes de bancos e empresas de atuação transnacional.

A questão que se coloca, entretanto, é: qual a vantagem em termos uma “cidade-vínculo” entre nossa economia e a internacional, se já vimos anteriormente que esse vínculo permite a efetiva inserção na moderna globalização apenas e somente das nossas elites “compradorizadas”, e nunca resolverá, por ser isto um contradição estrutural do sistema, a situação de exclusão das populações menos favorecidas?

Ou seja, o modelo da cidade-global, como a maioria dos modelos que se apoiaram em um diagnóstico de outra realidade, não funciona aqui se o objetivo for possibilitar condições econômicas e sociais de maior distribuição da renda e igualdade. Do ponto de vista da geração de capital e de empregos, Martins (1999) mostra com dados empíricos que nos países periféricos, quanto mais “global” for a cidade, mais ela estará perdendo concorrencialmente em relação à ação

das empresas transnacionais. Para a autora, “o que a metrópole perde em valor agregado e em empregos, outras regiões [do país] não ganham equivalentemente. O que se observa, em síntese, é uma forte perda econômica e de postos de trabalho, da qual apenas pequena parcela é realocizada no território do Estado ou do país”. As vantagens para a cidade do papel de “vínculo” são portanto relativas. Martins conclui: “para São Paulo, manter a condição de centralidade financeira e abrigar escritórios de empresas internacionais, sendo incluída entre as “cidades-globais” pode parecer um emblema, uma imagem de modernidade e sucesso mas, na real condição de inserção do país na economia mundial, significa efetivamente cumprir o papel de ‘boca do aspirador’” (Martins, 1999: 12/13)

Mesmo que fossemos considerar a hipótese - não-verdadeira, como se viu - de que a condição de “cidade-global” traz uma dinamização econômica nos moldes tradicionais de um aumento direto dos níveis de emprego, ainda caberia perguntar se esse modelo serviria efetivamente para promover o desenvolvimento desejável, ou seja, aquele capaz de promover não apenas melhorias específicas de alguns indicadores econômicos, mas a real superação das condições de exclusão e miséria vividas pelo enorme contingente de pessoas moradoras da “não-cidade”,

da cidade periférica não-legal. Em outras palavras, o modelo da cidade-global não funciona para promover o verdadeiro desenvolvimento.

O *desenvolvimento* de que falamos, em oposição ao *crescimento econômico* foi definido no sentido que o utilizamos aqui por Furtado, já em 1973: “Em benefício de quem se faz o desenvolvimento ? [...] O ponto de partida do estudo do desenvolvimento, deveria ser, não a taxa de investimento, ou a relação produto-capital, ou a dimensão do mercado, mas sim o horizonte de aspirações da coletividade em questão...” (Furtado, 1973;131). Estamos falando, portanto, da necessária reversão do componente concentrador de riqueza da nossa economia para um quadro redistributivo que transforme o verdadeiro desenvolvimento no eixo central da ação do estado e das políticas públicas no país. Como coloca Sampaio Jr. (1999), “o principal desafio consiste em criar as condições necessárias para que o processo de acumulação do capital fique subordinado à vontade da sociedade nacional”, que consiste no “aumento progressivo da eficiência econômica e na elevação sistemática do bem-estar social *do conjunto da população*” (Sampaio Jr., 1999:10, grifo meu). Villaça aponta na mesma direção ao afirmar que Planos Diretores deveriam se pautar antes de tudo pelas efetivas demandas expressadas pelas classes populares (Villaça, 1999b). A esse

desenvolvimento agregador das demandas do conjunto da sociedade chamamos de *desenvolvimento incluyente* (Ferreira, 1998).

O modelo da cidade-global é estruturalmente um modelo excludente, assim como o é o modelo mais amplo da economia globalizada. Vimos anteriormente que a globalização da economia se dá em função da expansão da economia-mundo capitalista rumo a mercados periféricos em que *apenas alguns* podem participar. A globalização, ao concentrar a enorme maioria dos fluxos de capital nas mãos de poucas corporações e de poucos países tornou-se um instrumento para o exercício do poder hegemônico do norte sobre o Sul, através do instrumento do capital (Tavares e Fiori, 1996; Ferreira, 1998). O *city-management*, que parece ser a aplicação desse modelo no que se refere às políticas urbanas, também é excludente. Primeiro porque as cidades-globais são por si só elementos concentradores da riqueza. Segundo Maricato (2000), “as cidades mundiais concentram cada vez mais parte considerável da riqueza e do poder”. Para P. Marcuse (*apud* Maricato, 2000) na nova ordem urbana “há menos mobilidade social, maior concentração de poder privado e maior segregação”. Esse caráter de exclusão e segregação é radical, e se verifica ao observar a retícula urbana sobre a qual se assentam os investimentos da cidade global.

Novas centralidades e inversão de prioridades na ação do Estado

A utilização de recursos públicos preconizada para alavancar operações urbanas estratégicas de grande porte que se destinem a promover a cidade-global se choca com a absoluta carência de investimentos públicos em infra-estrutura e equipamentos urbanos na cidade informal, para ficar só no âmbito urbanístico. Enquanto o país sofre uma carência habitacional de mais de 5 milhões de unidades, enquanto imensas parcelas da cidade não se beneficiam de saneamento, pavimentação, transporte e outros serviços, milhões são investidos na promoção de verdadeiras “ilhas de Primeiro Mundo”, as chamadas “novas centralidades” sob a justificativa que elas serão elementos de “dinamização” da economia como um todo e de requalificação do espaço urbano. Maricato (2000) lembra que o governo paulistano, em 1998, gastou em 11 obras viárias

“a incrível soma de US\$ 7 bilhões, aproximadamente, comprometendo a cidade com dívidas que iriam inviabilizar até mesmo os serviços básicos da gestão seguinte. Dessas 11 mega-obras, apenas duas não estavam no interior ou próximas da região que concentra os bairros de mais alta renda de São Paulo. Aparentemente tratou-se da estratégia de construir uma “ilha de primeiro mundo”, com condições para abrigar a São Paulo, cidade mundial. No mesmo período o governo municipal descumpriu a lei que obrigava o município

a investir 30% do orçamento na Educação (Maricato, 2000).

Ou seja, a cidade-global não somente não permite o desenvolvimento incluyente, como acirra ainda mais a exclusão espacial e a dualidade econômica e social.

Outro fator essencial para o aspecto excludente do ideário da “cidade-global” está na falta total de participação popular na elaboração e gestão dos planos propostos. Como já foi dito, Vainer (2000) mostra como a população foi alijada da discussão do Plano Estratégico do Rio de Janeiro. Investimentos destinados às mega-obras da cidade-global não deveriam ser os elementos estruturadores do Planejamento da cidade,²³ em detrimento das demandas populares, cuja inclusão efetiva na agenda de prioridades está vinculada à efetivação da participação popular. Observa-se que instrumentos como o Orçamento Participativo (que deve ser considerado como um instrumento urbanístico central para a proposição de políticas

urbanas e não apenas um instrumento de gestão administrativa) seriam capazes de reverter a “inversão de prioridades” praticada pelo Estado.

Também deve ser destacado o fato que ao acelerar - através de políticas oficiais ou de incentivos diretos e indiretos - a transformação urbana das *novas centralidades* capazes de dinamizar a inserção da cidade na economia global, o Estado estará acirrando o tradicional processo de expulsão das populações ali estabelecidas antes do surgimento da nova centralidade, contribuindo para a expansão infinita da cidade desigual, ao re-alocar as populações mais pobres, excluídas do processo modernizante, para áreas ainda mais distantes e abandonadas. Fix (1996) mostra como ocorreu a expulsão dos moradores da área onde se encontra hoje a principal ilha de modernidade da cidade de São Paulo, a região das avenidas Luis Carlos Berrini e Água Espraiada. Como lembra Villaça, esse não é um fenômeno novo ou exclusivo da globalização, mas sim a continuidade da histórica conformação da cidade segundo os interesses das elites.

Ainda é importante ressaltar que as mega-obras relacionadas à criação das “ilhas de Primeiro Mundo” são acompanhadas de um festivo marketing urbano que pretende vender o súbito acesso à modernização como um grande avanço rumo à sonhada condição de primeiro mundo, da mesma forma que a

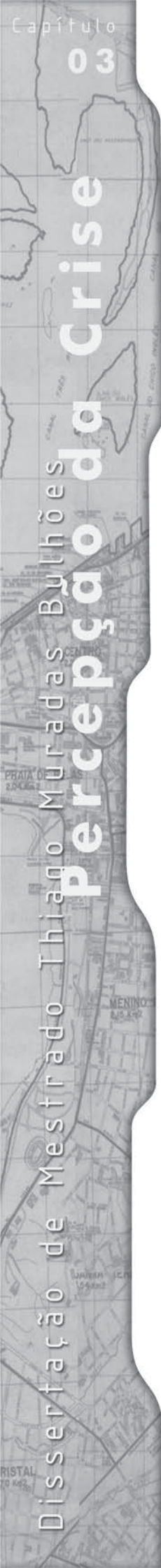
23 - Por outro lado, como ressalta Compans (1999), a fragilidade do sistema econômico nacional baseado nos fluxos internacionais de capital financeiro, permanentemente à mercê da volatilidade desse dinheiro, não permite que se estabeleçam solidamente as articulações entre o local e o global nos moldes desejados pela metodologia do city-management, já que não é possível ancorar as políticas urbanas da cidade-global à uma sólida política de desenvolvimento nacional. Assim como suas economias, as cidades subdesenvolvidas por demais amarradas à dinâmica imposta pelo capital estão suscetíveis a sofrer os efeitos de eventuais crises cambiais como as ocorridas recentemente no México (1994), ou na Ásia (1998).

globalização se beneficia de uma intensa estrutura de propaganda através da grande mídia. É a força do “pensamento único”, no âmbito econômico, social, político e cultural, como também no âmbito urbanístico. Mas o que não pode ser nunca será, e por mais que se atraia importantes empresas de comando para nossas metrópoles, cabe lembrar que as 200 maiores empresas do mundo têm suas sedes em apenas 10 países, e que o domínio das tecnologias de ponta nunca será de fato transferido para empresas aqui sediadas. Em palavras mais simples, São Paulo não é Barcelona, e nunca o será, nos moldes da economia-mundo capitalista hegemônica.

A importação de modelos teóricos baseados em diagnósticos que não correspondem à nossa realidade só pode portanto acirrar o descompasso existente entre a realidade urbana brasileira e suas demandas sociais emergenciais e os planos urbanísticos propostos. Como já foi dito, a urbanização globalizante aplicada por sobre uma estrutura urbana desumana e desigual que ainda sequer resolveu as injustiças conseqüentes das últimas décadas de industrialização fordista é a adaptação urbana da máxima de Florestan Fernandes: a modernização do arcaico ou a arcaização do moderno.

Cabe então aqui uma última pergunta: essa importação se dá de maneira inocente, na forma de uma difusão intelectual natural dentro da

prática de intercâmbio das academias? Ou seria fruto de uma ação deliberada das elites para promover, como sempre ocorreu (Villaça, 1999a), a imposição de mais um tipo de plano de forte caráter ideológico, destinado apenas a perpetrar sobre a cidade a lógica avassaladora da nossa condição de dependência e de exportadores de excedentes, a lógica do capital imobiliário, agora vitaminado pelos investimentos oriundos do capital financeiro internacional?



Revitalização Urbana e Percepção ambiental

Segundo Vicente Del Rio, no livro *Percepção Ambiental* a experiência brasileira esses conflitos de percepção e a importância da **imagem das cidades** ficam muito evidentes quando tratamos das áreas centrais que, por estarem profundamente ligadas a lógicas históricas e socioespaciais, se destacam em nossas percepções e vivências das cidades. Castells (1971) observava que as principais funções do centro urbano sempre gravitam em torno de duas noções: a integradora (nível funcional e social) e a simbólica (nível imagético e lúdico). O lugar central de uma cidade assume papéis de centro inovador, simbólico e de intercâmbios, características presentes nas expectativas de qualquer pessoa, relativas a um “centro de cidade” e, por isso, fundamentais para as imagens públicas da maioria das cidades. As exceções confirmam essa “regra geral”, uma vez que são movidas por especificidades geográficas e de evolução, como é o caso do Rio de Janeiro, cujo centro vem reconquistando sua imagem nos últimos dez anos, a partir de esforços públicos de revitalização, como o Projeto Corredor Cultural.

Compreende-se, portanto, por que as políticas públicas e intervenções

urbanísticas tendem a privilegiar as áreas centrais, desde as grandes obras do Barão Haussman, prefeito de Paris sob Napoleão III, de 1853 a 1870. Praticamente todas as cidades de porte sofreram planos e projetos de renovação de seus velhos centros ou de áreas consideradas “deterioradas”. Ainda são recentes as cicatrizes promovidas pelo urbanismo modernista, as vastas operações de demolições que visavam inserir essas áreas em uma nova ordem e abrir caminho para o progresso. Sem querer minimizar a lógica da expansão do capital imobiliário e financeiro, muitas dessas operações estavam ligadas à questão da percepção e ao conflito de valores e expectativas. Para a classe dirigente e seus tecnocratas, os bairros e suas estruturas estavam deteriorados, não correspondendo a suas imagens de civilidade e modernidade, aos seus sistemas de valores morais, sociais e culturais. O mais evidente nestes conflitos de percepção residia no simples fato de que o que era deteriorado para uns, não o era para outros.

Ao contrário dos planos e projetos de renovação urbana que pressupunham um processo **destrutivo** precedente ao **contrutivo**, na busca por um princípio de ordem e uma “totalidade racional”,



a revitalização urbana é um conceito bem mais abrangente. Ao mesmo tempo que incorpora todas as práticas urbanísticas anteriores, é bem mais do que sua simples adição, pois a excede e supera na busca por uma nova vitalidade para áreas urbanas, seja relativa a aspectos econômicos, sociais, culturais ou físico espaciais. Trata-se de compor objetivos de desenvolvimento aos de recuperação e preservação de estruturas abandonadas ou deterioradas, intervindo em conteúdos sociais e econômicos através de variados mecanismos de controle e fomento dos processos urbanos.

A revitalização urbana visa, ainda nas palavras de Ferrara, a reidentificar o passado no presente, ressuscitando a tradição através da memória coletiva, mas sem inibir a modernidade. Isto implica que o novo desenvolvimento deve respeitar e integrar as estruturas físicas e sociais preexistentes, uma noção distante tanto dos processos traumáticos da renovação como de atitudes exageradamente preservacionistas e nela convivem práticas tão diferentes como a renovação seletiva de conjuntos deteriorados, o desenvolvimento de áreas desocupadas ou subutilizadas, a preservação de interesse histórico-cultural, a reciclagem cuidadosa de imóveis históricos para novos usos e recuperação ambiental. As estratégias de desenvolvimento são as mais flexíveis e variadas possíveis,

incluindo não apenas as funções tradicionalmente incentivadas nos antigos planos de renovação, tais como atividades administrativas, financeiras e de prestação de serviços, mas, também, o comércio especializado, a recreação e o lazer, a habitação e o turismo cultural.

No entanto, um problema sempre foi bem claro desde as antigas práticas de renovação que apenas recentemente parece estar em vias de superação, isto é, o maior obstáculo ao desenvolvimento das áreas centrais era a imagem extremamente negativa que elas constituíam para uma grande parcela da população e, pior ainda, para os empresários e grupos investidores, interessados em possibilidades de lucro mais fácil e imediato. O caso das cidades norte-americanas é paradigmático e apenas recentemente algumas têm conseguido recuperar parte do poder de atração de suas áreas centrais pelas intervenções de revitalização. Em Boston, Baltimore e Londres, por exemplo, o poder público se utilizou de estratégias de manipulação da percepção ambiental para consolidar imagens positivas, fomentando novas expectativas para as áreas de intervenção. Se esta preocupação, por um lado, pode gerar maior coincidência de objetivos entre poder público e comunidades usuárias: por outro, ela é vital à atração de investimentos por parte do setor privado, além de novos grupos de moradores e de usuários.

Em geral, atributos da cidade

existentes servem de base para o planejamento da intervenção e para a recuperação imagética da área. Embora variando de caso a caso, esses atributos têm-se resumido à presença de corpos d'água, à existência de patrimônio histórico-arquitetônico, aspectos paisagísticos e fatores locais. Em teoria, pode-se tentar a construção de uma imagem totalmente nova para a área deteriorada, mas tem-se alcançado sucesso quando se parte da utilização do potencial imagético de estruturas físicas ou sociais preexistentes. As experiências bem sucedidas demonstram que o ideal é um processo de revitalização que possa tirar proveito de atributos da área, dos repertórios das imagens e das expectativas da população. Desta forma, promove-se uma série de ações e reações, numa reação em cadeia, calcada na recuperação imagética.

Dentre as áreas urbanas centrais que têm experimentado intervenções para revitalização, num contexto muito semelhante ao de nossa pesquisa, destacam-se aqueles originariamente dedicados a atividades portuárias. Nos últimos vinte anos, cidades como Boston, São Francisco, Baltimore, Londres e Hamburgo vêm implementando com sucesso programas deste tipo. A presença da água e de grandes estruturas históricas são seguidamente tomadas como catalizadoras do processo de desenvolvi-

mento. No caso pioneiro de Boston, as edificações do antigo mercado Quincy Market e Faneuil Mall foram recuperadas e transformadas em um *shopping mall* (complexo de lojas, restaurantes e bares), pelo esforço conjunto entre a prefeitura e a iniciativa privada, alavancando uma revitalização sem precedentes na área portuária e em seu entorno. Em 1977, primeiro ano de funcionamento, "o mall" já atraía dez milhões de visitantes (total equivalente ao registrado na Disneylândia no mesmo período) e, em meados dos anos 80, este número atingia 16 milhões/ano, três vezes mais que o total de turistas que entrava no México e no Havá (Frieden & Sagalyn, 1989)

Evidentemente, esses projetos se apoiam em complexo planejamento estratégico e comercial para o direcionamento dos investimentos públicos e privados, mas sempre se fundamentará na implementação de novas percepções e imagens. Ao alterarem-se expectativas e comportamentos, os repertórios imagéticos e as comunidades locais são fortalecidos, atraem-se investimentos, amplia-se o consumo e cativam-se novos públicos usuários, garantindo o sucesso financeiro da revitalização.

Projeto MAB/UNESCO em Porto Alegre (1983-84)

Em “Percepção ambiental a experiência Brasileira” de Vicente del Rio e Livia de Oliveira que descreve os estudos do PROPUR à partir de 1983 após ingressar no Projeto MAB-II da UNESCO.

O objetivo é apresentar algumas experiências conduzidas em Porto Alegre no campo de Análise da qualidade do ambiente urbano. A capital do Rio Grande do Sul insere-se no grupo de cidades - em cerca de 40 países - onde se realizam pesquisas no marco dos projetos MAB, Programa Internacional Homem e a Biosfera, lançado pela UNESCO, em 1971. Os trabalhos em Porto Alegre vinculam-se a um grupo de pesquisas em cidades do Cone Sul (Argentina, Paraguai e Uruguai, além do Sul do Brasil), desenvolvidas por iniciativa da agência latino-americana da UNESCO.

O programa MAB tem por objetivo desenvolver, no marco das ciências naturais e sociais, uma base racional para a utilização e conservação dos recursos da biosfera e para a melhoria das relações entre o homem e seu ambiente. Tratando de observar as relações e o impacto do homem sobre todos os

ecossistemas presentes na biosfera, ou seja, no conjunto dos espaços onde existe vida, uma das contribuições mais importantes trazidas pelo MAB para o campo dos estudos ecológicos foi a da decidida inclusão do papel predominante desempenhado pelo homem na biosfera.

Anotações sobre os referenciais básicos da pesquisa

Um bom número de autores forneceu a sustentação teórico-conceitual para a pesquisa MAB desenvolvida em Porto Alegre, alguns deles com trabalhos que reforçaram os referenciais teóricos propriamente ditos, e outros contribuindo com experiências que enriqueceram os referenciais técnicos ou empíricos da pesquisa.

Referencial Teórico

O referencial teórico que comandou as ações da pesquisa seguiu a corrente que visa relacionar comportamento e ambiente para, da análise detida das relações entre os dois fatores, gerar diretrizes para o equacionamento de sua inter-relação. E, em instâncias subseqüentes, operacionalizar o projeto dessas inter-relações, via intervenções de planejamento urbano.

I - DEL RIO, Vicente; OLIVEIRA, Livia de. Percepção Ambiental a experiência brasileira. São Paulo, EDUFSCar, 1999

Referencial Técnico

O referencial teórico permitiu posicionar um determinado enquadramento metodológico que indicou como mais adequado o emprego de técnicas da percepção ambiental. O próprio Programa MAB da UNESCO forneceu as bases técnicas empregadas na pesquisa.

Os demais referenciais técnicos foram trazidos da área do urbanismo, principalmente dos trabalhos de Lynch (1960), do volumoso número de autores que se aproximam de sua corrente e de autores do paisagismo, como, por exemplo, Lynch (1960) e Whyte (1970).

Referencial Empírico

As referências empíricas foram buscadas por trabalho de campo, com levantamentos urbanísticos e aplicação de técnicas como mapas mentais, questionários abertos e testes projetivos.

Além dos trabalhos diretamente associados à pesquisa, desenvolveu-se uma saudável integração às atividades de ensino do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul onde, no ateliê de Projeto Urbanístico dos cursos especialização em desenho urbano, foi abordada a temática da pesquisa. Em algumas ocasiões, os alunos dos cursos atuaram igualmente como pesquisadores nos

trabalhos MAB, intensificando as diversas frentes de abordagem empírica.

A experiência em Porto Alegre

Foi em 1983 que o PROPUR inaugurou sua linha de pesquisa na área ambiental, ao ingressar no marco do Projeto MAB-III da UNESCO¹. Na época, pelo menos no âmbito do PROPUR, o conceito de ambiente ainda estava dividido: era “meio” ambiente, metade natural e metade construído. Ciências sociais e ciências naturais ainda não localizavam no ambiente integral sua interface de trabalho privilegiada. Tempo em que a interdisciplinariedade era um compenetrado esforço de poucos e um versátil tema de salão para muitos; em que os comedidos e cautelosos contatos entre as disciplinas passavam progressivamente a ceder terreno à curiosidade, abrindo caminho para uma desejada visão mais integral e integradora do ambiente.

Porto Alegre, por outro lado, já começava a acumular algumas atitudes e experiências ecológicas sérias, e a constatação da ocorrência de problemas ambientais graves entre a cidade e seu recurso hídrico - o Rio Guaíba - ganhava progressivo destaque. É aí que se localizam dois antecedentes que, basicamente, deram margem à realização das pesquisas do MAB em Porto Alegre:

- a constatação do rompimento de relações entre a cidade e seu rio;

- a implementação de projeto governamental de saneamento e tratamento da regeneração bioquímica do rio.

Na escala metropolitana, a ruptura de relações manifestava-se por um alto nível de contaminação hídrica, chegando até mesmo a casos de interdição do consumo de horticulturas locais. Na escala cêntrica, o rompimento passava a ser indicado pelo isolamento praticamente total do rio na paisagem da área central da cidade, ainda que o centro de Porto Alegre esteja localizado em uma península, banhada por água em pelo menos três de suas faces. A construção de um muro de proteção contra eventuais inundações que ocorre ao longo do cais do porto e, mais recentemente, a linha férrea eletrificada do metrô de superfície transformaram-se em intransponíveis barreiras físicas e visuais. Após sucessivos aterros, a cidade terminou por voltar suas costas ao rio, não havendo mais visualização da água a partir dos espaços públicos no centro.

A aproximação desses dois antecedentes forneceu a idéia inicial para a pesquisa MAB - Porto Alegre, ou seja, a de averiguar as possibilidades do projeto de saneamento e enfrentar os problemas ambientais em sua totalidade, como fenômenos que são de um mesmo ambiente: natural e cultural. Com isso, a pesquisa passou a contemplar as potencialidades ecológicas mais amplas contidas no bojo do projeto, transcen-

dendo seu escopo meramente hidrossanitário e tentando integrar a regeneração física do rio ao que foi chamado de “regeneração cultural” do assentamento humano.

A primeira fase da pesquisa conduziu a um pré-diagnóstico quanto ao funcionamento do sistema urbano-regional de Porto Alegre. De suas reflexões surgiram especulações e hipóteses quanto às ações necessárias para adoção de um enfoque ecológico integral no paradigma dos projetos MAB.

Uma das questões iniciais formuladas visou detectar a percepção da importância do rio na evolução da cidade. A indagação: “O rio é (ou foi) percebido como importante pela população?” constituiu-se no passo inicial dos trabalhos. Justifica-se a preocupação: as mudanças na urbanização recente de Porto Alegre foram tão drásticas que a percepção de seus elementos constitutivos, como o rio, podem ter experimentado alterações radicais. Por outro lado, é suficientemente conhecida a importância do elemento água no âmbito da percepção sensorial: trata-se de um dos símbolos reconhecidamente mais importantes da natureza no habitat humano. Mais do que produzir meras satisfações visuais, a água costuma ser responsável por um amálgama de experiências sensoriais que envolvem os cinco sentidos. Nos estudos pioneiros de Kevin Lynch, não faltam exemplos a evidenciar a preferência sobre as

paisagens que contêm conotações a este elemento natural; em Boston, por exemplo, a população conhece a estrutura espacial da cidade pela definição propiciada pelo Rio Charles (Lynch, 1960; Tuan, 1980)

A água, na verdade, constitui-se num dos mais poderosos recursos do mundo na simbologia (Défert, 1972) e, particularmente, da psicologia. Obviamente, isolar um dos componentes naturais do ambiente - o rio - é um meio operacional de isolar um dos componentes de um sistema para tentar compreender seu papel neste sistema, justificando-se a ênfase como mero instrumento de análise para melhor compreensão do todo do sistema urbano (Needham, 1977). Evidentemente, não se aborda a cidade de um lado e o rio do outro: rio e cidade interagem, integram-se, como se integram o homem, o meio natural e o meio construído.

A avaliação da percepção da importância do rio nos aspectos históricos da cidade seguiu um paradigma humanístico de análise ambiental: empregou o enfoque que procura entender as interações entre o homem e a paisagem, a partir dos registros de historiadores, crônicas literárias, imagens pictóricas, transcrições populares. Tempo, mudança e tempo de mudança são elementos indispensáveis ao estudo das transformações urbanas (Lynch, 1972). A incessante passagem do tempo grava nas cidades (e na herança cultural de seus morado-

res) marcas, muitas vezes permanentes, que podem ajudar a explicar a estabilidade ou a ruptura em certas relações ecológicas. Conforme observa Rossi (1977:68), “a forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade; e existem muitos tempos na forma da cidade.”

Felizmente, do conjunto de análises efetuadas no estudo piloto resultaram boas indicações positivas: o Rio Guaíba é um elemento obrigatório na constituição da paisagem; sua presença está mesmo profundamente enraizada no contexto da cidade.

Do estudo foi possível destacar que:

- resultou bastante evidenciada a ocorrência de ruptura nas relações: a percepção do rio está “amortecida”;

- os níveis de poluição atingidos pelo rio transformaram-se em mecanismos ativadores da percepção do rio: ele é mais recordado por sua poluição e por alguns elementos construídos causadores de poluição, do que propriamente por seus valores intrínsecos;

- há uma demanda latente em relação à reintegração do rio na paisagem urbana;

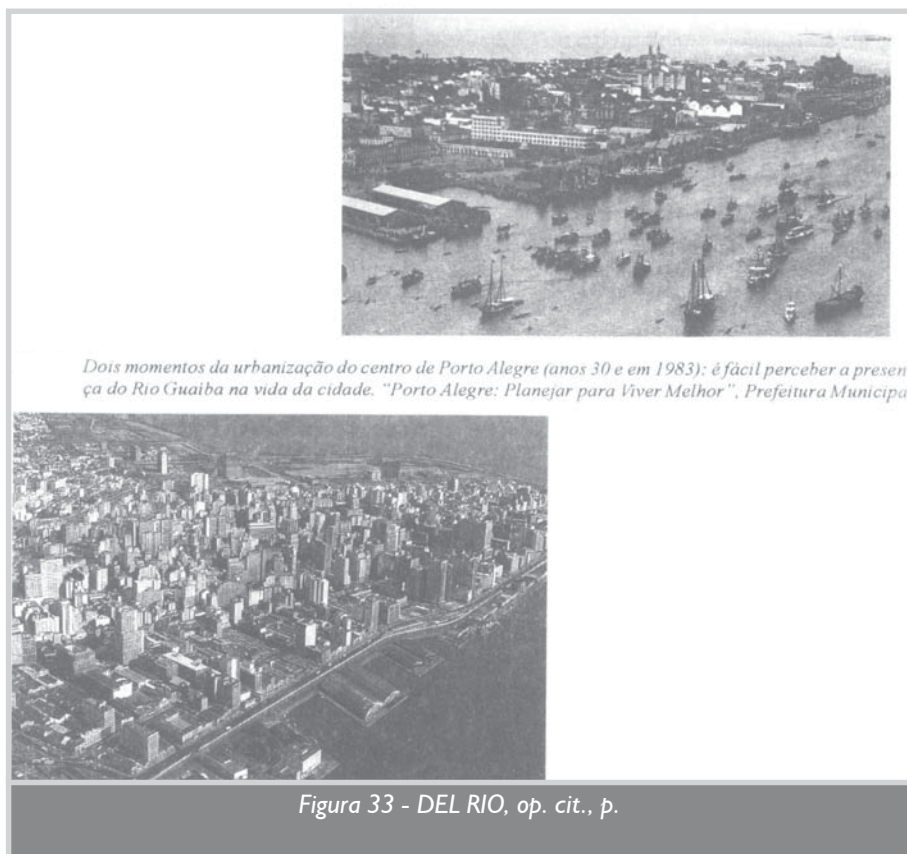
- a demanda expressa manifesta-se na área da recreação e lazer, em especial, na prática de esportes por jovens;

- as temáticas das recordações

sobre experiências sensoriais motivadas pelo rio são associadas a localizações extra ou periurbanas, em faixa etária jovem; em grupo etário médio ou maduro, as memórias estão associadas a locais urbanos e, notadamente, ao centro da cidade.

A percepção da importância do rio nos períodos pré-metropolitanos transpareceu com bastante clareza no estudo piloto, correspondendo a um tempo em que as relações mantidas com

o rio gozavam de relativo equilíbrio: corresponderia aos tempos de implantação e de consolidação da cidade. Já na metropolização, a rapidez e a intensidade das transformações dos espaços construídos (e dos espaços destruídos) acabaram por trazer mudanças drásticas ao contexto social porto-alegrense, acarretando profunda erosão dos recursos ambientais e acabando por desencadear uma nova percepção, obtida ao tempo da nova escala urbano-metropolitana (fig-33)



A cidade cresceu e sempre se desenvolveu mantendo relações com o rio. Com a passagem do tempo, entretanto, algumas relações foram diminuindo, outras se deterioraram fortemente e outras, ainda, até desapareceram. Isto indicou que a pesquisa deveria investigar possibilidades de se “re-estabelecer” relações e estabelecer inter-relações. Estabilidade e diversidade, recordem-se, são os princípios básicos de todo o enfoque ecológico e explicação essencial do funcionamento de um ecossistema. As duas grandes linhas da pesquisa lidaram então com:

- o estabelecimento de inter-relações, no qual se objetivava criar novas relações entre os distintos componentes do ecossistema urbano, para viabilizar a permanente introdução da diversidade necessária ao crescimento e à evolução do sistema;

- o “re-estabelecimento” de relações, onde se objetivava garantir a permanência dos valores já inerentes ao sistema, preservando a estabilidade indispensável ao sistema, a manutenção dos laços estruturais entre seus componentes e as referências histórico-culturais do assentamento humano.

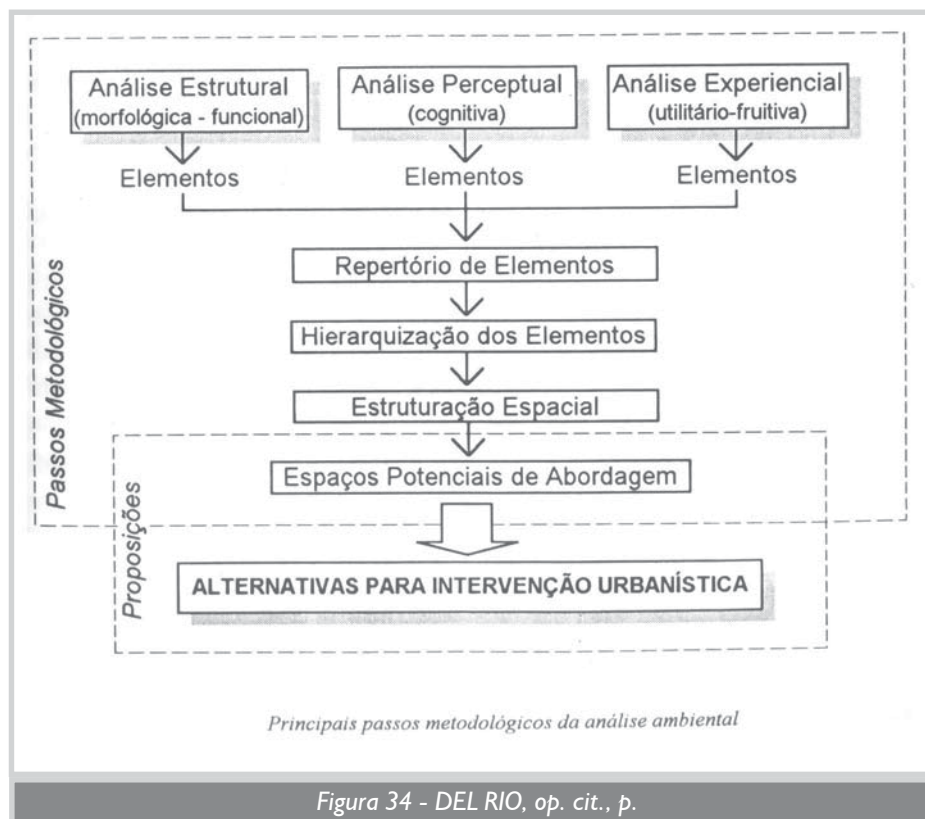


Figura 34 - DEL RIO, op. cit., p.

A primeira linha abordou o elemento natural - o rio - como recurso material; a segunda, como recurso cultural. O enfoque bipolar envolveu políticas que, ainda que simultâneas, seguiram direções mais ou menos específicas. Assim, o estabelecimento de inter-relações direcionou-se mais para estratégias de nível microrregional (isto é, ao nível da região metropolitana de Porto Alegre), enquanto o restabelecimento de relações voltou-se para estratégias associadas mais diretamente ao centro histórico da metrópole, locus simbólico dos antecedentes culturais da aglomeração, espaço materializador de todos os tempos da memória da cidade. E também espaço coletivo por excelência, onde despontam as maiores oportunidades para restabelecer os contatos rompidos entre a metrópole e o rio.

A linha do estabelecimento de inter-relações abordou o rio como recurso material, alçando possibilidades mensuráveis e objetivas para maior eficiência no funcionamento da região metropolitana. As estratégias discutidas neste sentido, mais dirigidas para a eficiência no funcionamento do sistema urbano, não serão abordadas no presente texto, porém é possível resumir que envolveram todo um circuito de relações. Nelas, o projeto hidrossanitário funcionaria como “gatilho” de um processo interligando setores distintos, como, por exemplo, saneamento, energia, produção de energéticos,

produção de alimentos, transporte e recreação.

A linha do “re-estabelecimento” de relações lidou com fatores de natureza mais subjetiva, investigando o papel do rio na determinação da “imageria” coletiva na área central. Foi precisamente onde se situou o exercício metodológico referente a uma análise ambiental, com fins de subsidiar projetos urbanísticos, instruídos pela percepção ambiental.

A seguir, segue-se uma breve discussão sobre a metodologia proposta para a análise ambiental e suas principais operações empregadas na pesquisa, que se encontram ilustradas na Figura 34 (Castello, 1986 e 1987).

Diretrizes metodológicas para análise ambiental

A parte da pesquisa relativa à análise ambiental da península 9 (a área central da cidade) atribuiu considerável ênfase ao estudo de sua estrutura física, com vistas à determinação de áreas de ação, ou seja, áreas onde as ações de intervenção de natureza urbanística pudessem melhor conduzir a consecução de metas ambientais amplas e, também, a objetivos específicos próximos (como o da reaproximação do centro com o rio). O raciocínio foi que,

com a identificação de **padrões espaciais** e, particularmente, dos elementos estruturadores desses padrões, tornar-se-ia viável a definição de espaços com maior potencial para intervenção urbanística. Portanto, uma das tarefas mais importantes foi o reconhecimento estrutural do ambiente analisado, de uma forma - um arranjo ordenado no tempo e no espaço - pela qual seria possível identificar elementos ou atributos que lhe são determinantes (bem como elementos que lhe sejam anômalos). O raciocínio, evidentemente, não é fortuito. Está calcado na hipótese de que é possível reconhecer e identificar um elemento ou um conjunto de elementos na forma urbana (p.ex., Bailly, 1979).

A identificação de um repertório de elementos foi buscada por meio de três tipos de categorias analíticas: estrutural, perceptual e experimental. Os três tipos de categoria não são mutuamente exclusivos. Embora incluam análise de especialistas de um lado, e de usuários de outro, contemplam também a análise compartilhada de “especialistas-usuários”, técnica de uso bastante aceita em pesquisas de avaliação ambiental (Zube, 1980), porque admite abertura para a percepção participativa, na qual o pesquisador integra-se à vida e às ações do ambiente em análise, desempenhando o duplo papel de observador e participante (Whyte, 1977).

Análise Estrutural

As informações obtidas na análise estrutural foram de natureza morfológica e funcional, próprias das análises técnicas freqüentemente utilizadas por arquitetos e urbanistas. Nelas, foram identificados e descritos padrões especiais homogêneos, com dimensões físicas e sociais bem caracterizadas, assim como foram determinados os principais elementos tectônicos e os complexos níveis do tecido urbano, em seus diferentes graus de referência para a coletividade (temáticos e não-temáticos, de escala quotidiana, urbana ou metropolitana). Finalmente foram examinados os conectores existentes entre os principais elementos estruturadores, permitindo apreciar a eventual consolidação entre algumas das conexões axiais ou a necessidade de introduzir novas conexões para o reforço da estrutura.

Análise Perceptual

Nesta categoria analítica, a técnica empregada foi a de mapas mentais, bastante útil para identificar as imagens mais significativas geradas pela forma urbana na cognição humana. Esta técnica vem sendo empregada com bons resultados desde sua utilização pioneira por Lynch (1960), que operacionalizou o

estudo da qualidade visual de cidades americanas. A interpretação do conteúdo dos mapas examina as imagens que são retiradas no “baú de memórias” que é a mente humana, facilitando a compreensão do que é mais facilmente retido da forma das cidades pela percepção das pessoas.

Análise Experiencial

A terceira categoria analítica preocupou-se com o fenômeno de que os elementos caracterizadores do ambiente não são apenas visuais. Para ser significativo, o repertório de elementos deve incluir, também, elementos sensoriais, perceptíveis ao nível de sensações não apenas visuais.. Aqui a análise voltou-se para o exame das experiências cotidianas de uso e fruição da área central pela comunidade, bem como do papel representado pelo elemento hídrico nestas experiências. Para operacionalizar essa categoria de análise, é básico buscar determinar como é vivenciado o ambiente, para tentar compreender por que é assim vivenciado. É importante desvelar o que atribui valor ao ambiente (como, por exemplo, a presença do rio), a que reagem com mais emoção os usuários, para promover a elaboração de uma tipologia de preferências frente a atributos do ambiente. Nesta direção, é também necessário detectar o nível de

afeição que a população mantém pelo centro (e pelo rio, e pelo rio no centro), o que pode ser aferido pela percepção das atitudes e da experiência de uso dos elementos estruturadores.

Ainda dentro da mesma categoria analítica, foram averiguadas as atitudes da população frente a decisões de gestão que afetam a área central. Isto está relacionado a outra esfera da percepção, ou seja, à percepção que os usuários têm a respeito de seu próprio potencial de participar de decisões que atingem seu ambiente coletivo. Deste potencial, desta vontade de mudar, é que poderão brotar decisões com boas condições de legitimação.

As técnicas aplicadas nessa terceira categoria foram as de questionários abertos e testes projetivos (“cenário estruturado”) (Whyte, 1977). Ambas demonstram requerimentos de aplicabilidade bastante aceitável: modestas quanto dados básicos que requerem, aplicáveis nas circunstâncias em que se envolvia a pesquisa e bastante reveladoras das variáveis que interessavam mais de perto à pesquisa (territorialidade, percepção sensorial, experiências, atitudes e comportamentos)

Recorde-se que um dos objetivos era o de encadear as informações com a formulação de pautas de projeto. É verdade que algumas das revelações foram dadas indiretamente, expressas,

através de uma linguagem de imagens, do imaginário coletivo, mais difícil de decodificar. Ainda assim, é possível transpô-las para objetivos concretos de projeção quando associados a outros descritores. Por outro lado, houve revelações absolutamente diretas, como, por exemplo, que 84,5% dos entrevistados queriam locais de acesso público à beira da água no centro da cidade (e espaços com potencial para isso existem, como se vê na fig.35); que 80% já haviam estado no porto de Porto Alegre e que, destes, 76% guardavam uma agradável lembrança(indicando ser oportuna a reabertura do acesso público ao porto);ou que 84% coincidiam quanto à identificação dos cinco conjuntos de elementos axiais e pontuais que mais caracterizavam o centro; ou,

ainda, que 40% não percebiam a presença viva do rio Guaíba na área central.Hierarquização dos Elementos

Após a definição de um repertório de elementos, os passos seguintes da análise ambiental dirigiram-se para a seleção de critérios para classificá-los, destacando-se: poder estruturador, significado histórico, grau de atração de atividades urbanas (centralidade), grau de evocabilidade do rio e de acessibilidade física ao rio. Na seqüência, dando início aos trabalhos de síntese, as operações passaram a ser análise, categorização e agrupamento dos elementos, conduzindo finalmente para a definição de uma hierarquização. A rigor, todos os elementos demonstraram

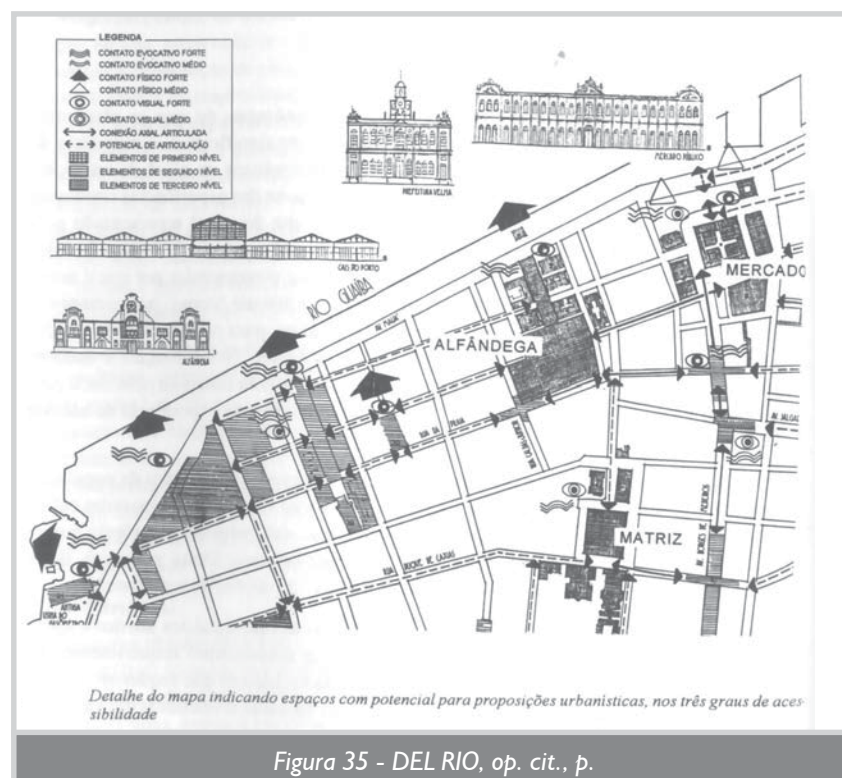


Figura 35 - DEL RIO, op. cit., p.

ser estruturadores, já que sua identificação resulta do esquema da “leitura” que as pessoas fazem do léxico ambiental que lhes é familiar. Alguns destacam-se com mais força, outros permanecem despercebidos: na forma urbana existe uma hierarquia que se estabelece entre os elementos que a caracterizam. A uma maior hierarquia correspondeu uma maior intensidade de uso e fruição de alguns elementos e espaços, uma maior convergência de fluxos que se dirigiam a pontos focais específicos, ou, ainda, um mais intenso uso de determinados percursos. Ao se conseguir estabelecer com razoável clareza como se articula essa hierarquia, identificou-se o arranjo estrutural do ambiente estudado.

Estruturação Espacial

Há coincidências acentuadas entre os produtos conseguidos a partir das três categorias analíticas que consagraram o mais alto grau de hierarquia a três conjuntos de elementos (Praça da Alfândega, Praça da Matriz e Conjunto Praça XV / Mercado Público / Prefeitura Municipal, com seus respectivos entornos) e dois elementos axiais (Avenida Borges de Medeiros e Rua dos Andradas). Este resultado revelou a efetiva existência de uma estrutura básica que persiste e que é reconhecida pela população. Quase surpreendentemente, mesmo frente à sucessiva cadeia de fenômenos próprios

do processo de rápida urbanização, há uma forma que persistiu no “cuore” de Porto Alegre e que conserva atributos físicos que admitem uma boa coincidência em sua legibilidade coletiva.

Espaços Potenciais de Abordagem

A experiência em questão guardou características bastante específicas, dentro de uma localização espacial determinada e frente a um objetivo preciso: a avaliação da possibilidade de reintegração do rio ao centro da cidade. A análise dos elementos foi, portanto, intencionalmente seletiva, a fim de investigar quais elementos demonstrariam potencialidade para atender à reaproximação centro-rio. Num segundo nível de triagem, os elementos passaram a ser analisados de acordo com seus potenciais para alcançar o objetivo específico, em termos de **acessibilidade física** (permitir o contato direto com a água), **visual** (permitir enxergar a água) e **psicológica** (pelo caráter evocativo ao rio demonstrado).

Finalmente, chegou-se à conclusão da análise ambiental e ao início da abordagem de intervenção, via projeção urbanística. Configurou-se um importante produto da análise: a indicação dos espaços da área central que oferecem

maior potencial para intervenções urbanísticas, de modo a incrementar o contato centro-rio, seja em termos de acessibilidade física, visual ou psicológica.

A síntese dos espaços com potencial para abordagens urbanísticas, bem como o registro das conexões necessárias para o reforço da estrutura no centro, estão assinaladas na figura 36. Nela,

destaca-se a convergência entre informações de **natureza física** quanto às localizações mais adequadas para intervenções urbanísticas, e informações de **natureza comportamental**, obtidas da percepção e da experiência de uso que as pessoas revelam a respeito de sua maneira de viver e desfrutar o ambiente.

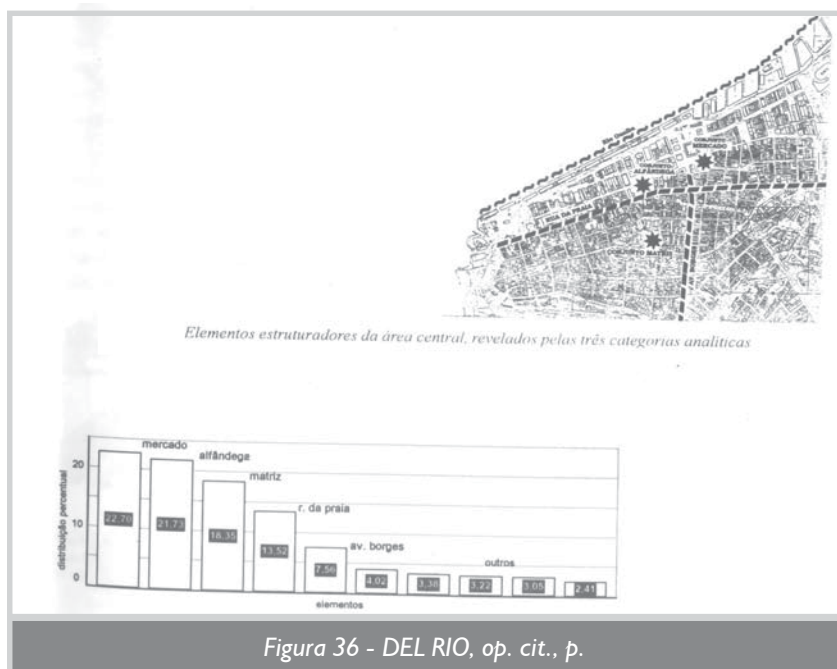


Figura 36 - DEL RIO, op. cit., p.

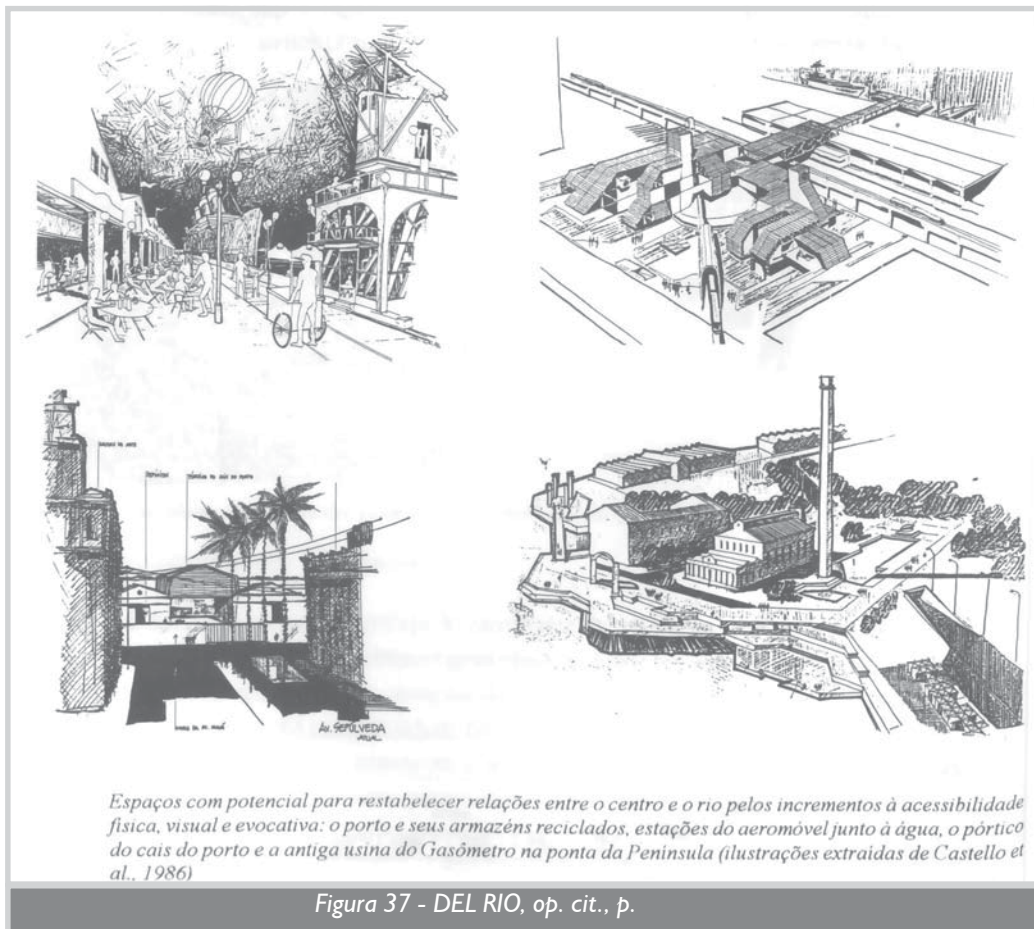


Figura 37 - DEL RIO, op. cit., p.

Conclusão

Um dos objetivos para os quais são promovidas as pesquisas MAB/UNESCO é o de subsidiar o planejamento e a gestão urbanos. Embora as pesquisas em si não tenham força legal para adoção ou implementação, podem ter influência legal, política e administrativa. Se estrategicamente articuladas, podem exercer forte atuação como formadoras de opinião.

Este foi um dos resultados das pesquisas MAB elaboradas pelo PROPUR. A bandeira alçada em relação à importância contextual do Rio Guaíba - visto nos trabalhos também como

recurso cultural - transformou-se em instrumento de ações ambientais. A percepção da importância do rio - detectada pela pesquisa como latente na mente da população - acabou sendo ativada por sua divulgação na mídia, no meio técnico, no mundo político, em centros oficiais de docência e pesquisa, em organismos não-governamentais, enfim, nas esferas formadoras de opinião e de bom efeito multiplicador. Têm sido cada vez mais frequentes os exemplos de ações concretas na cidade (mesmo ao longo de duas sucessivas administrações municipais diferentes) e que guardam

forte parentesco com as propostas da pesquisa para o restabelecimento de relações entre a área central e o rio.

Certamente, a análise ambiental forneceu um diagnóstico bastante preciso que integrou a visão de especialistas à experiência vivencial dos usuários. Deste tipo de análise pode resultar alto grau de legitimidade ao que se vier a propor para a melhoria da qualidade ambiental, assegurando proposições bem contextualizadas e atenuando as inquietações dos planejadores, cujas proposições estarão mais próximas das expectativas dos que vivem e se utilizam do ambiente projetado, pois estes estarão instruindo, eles próprios, o que projetar.

É neste sentido que se torna estimulante a convergência do enfoque morfológico-funcional com o perceptivo e o experimental: comportamento e espaço se aproximam para apontar valores comuns e explicar o **sentido** de um lugar.

LAU- Laboratório de Arquitetura Urbana do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR) UFRGS. (1992)

Em 1992 o PROPAR, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, desenvolveu uma série de oficinas com apoio da Prefeitura Municipal cujo objetivo era sugerir diretrizes para a requalificação de áreas com grande potencial, mas sub-utilizadas, na periferia do Centro de Porto Alegre.

As áreas analisadas foram os aterros do Centro Administrativo Estadual; a área da RFFSA, Rede Ferroviária Federal; o Arroio Dilúvio ao longo da avenida Ipiranga; a avenida Azenha e o Cais do Porto.

Segundo os estudos do LAU-PROPAR²⁴, os motivos que levavam a uma intervenção na área do Cais eram:

- A própria legislação que permitia maior liberdade de atuação, pois a área em estudo é uma área Funcional (UTFI I), cujo regimento urbanístico não é pré-determinado, estando sujeita a sua ocupação a estudos específicos e de

caráter especial.

- A área portuária tem sido gradativamente preterida em relação ao Super Porto de Rio Grande por suas condições e infraestrutura superiores.

- A borda da área cultural já teve momentos de melhor qualidade ambiental, tanto no que diz respeito às condições de conservação dos prédios, quanto aos usos ali instalados.

No documento do PROPAR, o desafio da oficina é descrito como (fig 39): “Armazéns de porto semi-desativados mas barrados de contato imediato com o Centro Histórico por um muro de contenção contra cheias e uma via rápida (Av. Mauá), uma praça e uma usina do antigo Gasômetro, reciclada em Museu do Trabalho. Um desejo antigo de recuperar para o cidadão a margem dura do rio: a Oficina tem por objetivo oferecer alternativas de restituição do Cais à cidade, integrando recreação, comércio e educação especializada em operação de requalificação e rearticulação deste com o centro da cidade.”

24 - PROPAR (Programa de Pós-graduação em arquitetura) UFRGS, LAU- Laboratório de Arquitetura Urbana, outubro de 1992. pg12-13.

A oficina que estudou o Cais do Porto partira de uma proposta elaborada pelos arquitetos Carlos Eduardo Comas, Benamy Turkieniez e Ligia Bergamaschi, todos do PROPAR, UFRGS.

O estudo previa a implantação de um grande mercado nos armazéns do Cais, funcionando 24 hs por dia. A principal característica da proposta era o fato de a intervenção ficar restrita aos armazéns próximos à Usina do Gazômetro, cuja intenção era valorizar o potencial da área.

A oficina contou com a presença do arquiteto espanhol Manuel Solá-Morales, na condição de assessor, que realizou uma palestra sobre “A renovação de Barcelona”.

As figuras 39,40 e 41 referem-se ao documento do PROPAR da Oficina, a figura 38 refere-se as publicações na imprensa local. O documento referente aos estudos realizados dos demais pontos encontra-se em anexo A1.



Prefeitura Municipal de Porto Alegre
Secretaria do Planejamento Municipal
Assessoria de Imprensa

NOTÍCIAS E REPORTAGENS

Jornal

J.do Comerc.

Data

13.10.92

Seção

Geral

Página

20

Arquitetos propõem um novo aproveitamento para o Cais

Projeto será apresentado durante "oficina", que se inicia hoje e vai até o dia 17, na Faculdade de Arquitetura da UFRGS, e que inclui palestra do espanhol Manuel Solá-Morales

"O Cais da Península" é o tema da "oficina" promovida através do Laboratório de Arquitetura Urbana do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (Propar) da UFRGS; em conjunto com a Prefeitura Municipal de Porto Alegre. De hoje até o dia 17, a "oficina" tratará, na condição de assessor, o arquiteto espanhol Manuel Solá-Morales, que fará uma palestra no dia 15, às 20h, sobre "A Renovação de Barcelona".

A oficina será realizada na sala 215 da Faculdade de Arquitetura da UFRGS e já está com as inscrições esgotadas. Já a palestra de Solá-Morales poderá ser assistida, no auditório da Faculdade de Arquitetura, me-

dante o pagamento de uma taxa.

PROPOSTA

Esta será a quarta oficina de Arquitetura Urbana promovida pelo Propar, com o apoio da Prefeitura. Seu objetivo é o de sugerir diretrizes para a requalificação de áreas com grande potencial, mas hoje sub-utilizadas, na periferia do Centro de Porto Alegre. Já foram analisadas, até agora, a área de 38 hectares aterrada junto ao rio Guaíba; a área da Rede Ferroviária Federal e a Avenida Ipiranga.

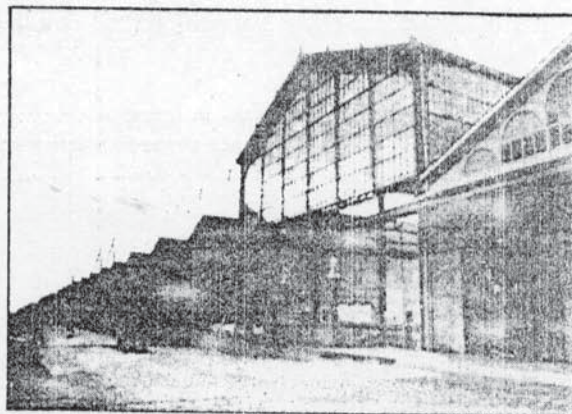
Agora será a vez do cais do Porto, e a oficina já partirá de uma proposta elaborada pelos arquitetos Carlos Eduardo Comas, Benamy

Turkienicz e Lígia Bergamaschi Botta, todos do Propar da UFRGS. O estudo desenvolvido por eles prevê a implantação de um grande mercado nos armazéns do cais, funcionamento 24 horas por dia.

Embora já existam vários projetos para a área portuária, a proposta do Propar difere das demais por ficar restrita aos armazéns junto à Usina do Gasômetro. A es-

colha, segundo eles, se deve à necessidade de aproveitar o potencial daquela área, já valorizada pela Usina e com grande facilidade de estacionamento.

A apresentação do trabalho ocorrerá ao final da oficina, que contará com a participação de vários profissionais da área de arquitetura, no dia 16, às 16 horas, na sala do Propar.



Sugestão é mercado 24 horas nos armazéns

Figura 38 - Arquitetos propõem um novo aproveitamento para o Cais. Jornal do Comércio, Porto Alegre, 13 de Outubro de 1992, seção Geral, pg 20.

PORTO ALEGRE

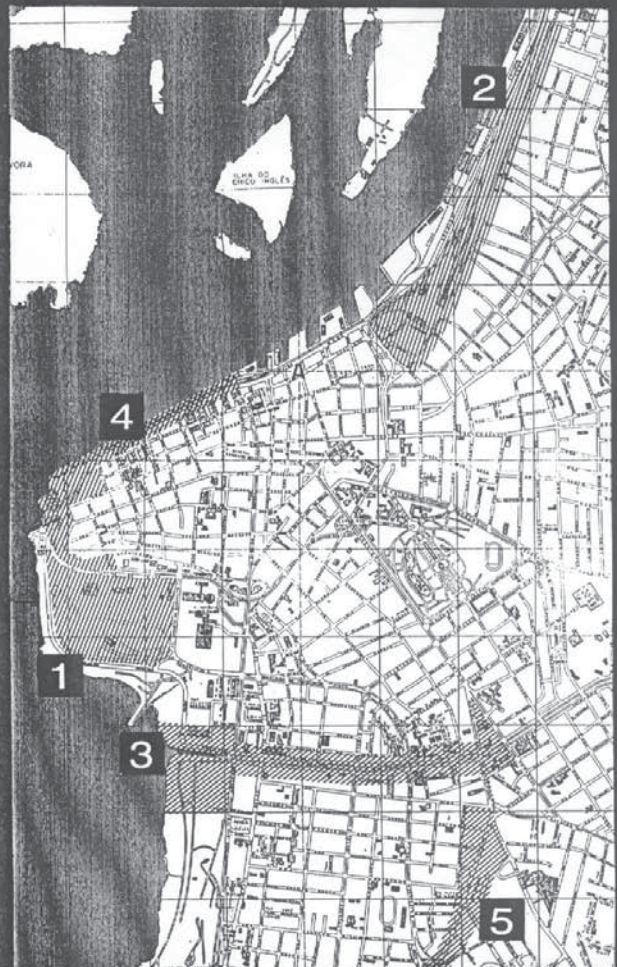
Sub-projetos
Sub-projects1 **O centro no aterro**
*Downtown in the Landfill*2 **O corredor dos transbordos**
*The interchange strip*3 **O passeio no arroio**
*The arroyo promenade*4 **O cais na península**
*The peninsula wharf*5 **O comércio na passagem**
The retailing way

Figura 39 -PROPAR, op. cit., p. 01

O cais na península

The peninsula wharf

No contorno dos arcos propostos neste estudo predominam aterros executados no início do século com o intuito de acrescer e equipar a área portuária. Evidencia-se em planta e na própria legislação urbanística vigente, duas parcelas com situações distintas no trecho a estudar.

- No primeiro, ao norte, junto ao rio e limitada pelo muro de contenção às cheias, localizam-se de forma ritmada e linear os armazéns do porto.

Nesta mesma parcela, ao aproximar-se da borda oeste, na ponta da península estão precariamente instaladas as oficinas e alguns prédios administrativos de melhor qualidade e pertencentes ao DEPREC - órgão do Estado gestor das atividades portuárias no estado do Rio Grande do Sul.

Ainda neste setor está sendo recuperado o prédio da antiga Usina do Gasômetro e sua chaminé, marcos referenciais do perfil da cidade.

A Usina do Gasômetro dá espaço, entre outras atividades culturais, ao Museu do Trabalho.

O atual Plano Diretor a classifica como Área Funcional: UTF 01 da UTSI 11.

Nesta AF o Regime Urbanístico não é pré-determinado, estando sujeita sua ocupação à estudos específicos e de caráter especial.

- A segunda parcela, circunscrita pelo anel da 1ª Perimetral incorpora-se ao tecido do antigo centro da cidade e pertence a denominada Área Funcional 09 da UTSI 21.

É constituída por quarteirões de bordo que arrematam a trama edificada do centro da cidade e estarão previstos espaços verdes e de escola que tentam resgatar a diferença destes equipamentos no tecido interior.

No conjunto, ambas as parcelas induzem ao estudo e sua re-qualificação.

1. A área portuária tem sido gradativamente preterida em relação ao Super Porto de Rio Grande por suas condições de calado e infra-estrutura superiores que o porto de Rio Grande proporciona;
2. A borda da área cultural já teve momentos de melhor qualidade ambiental, tanto no que diz respeito às condições de conservação dos prédios, quanto aos usos ali instalados.

A decadência atual pode ter sido uma das consequências das obras do dique da Av. Mauá e que provocaram um certo congelamento deste setor urbano. Aos poucos, entretanto, evidencia-se um redirecionamento desta situação com o surgimento de novas áreas de lazer e culturais além da efetiva ocupação dos novos Centros Administrativos Estadual, Federal e Municipal.



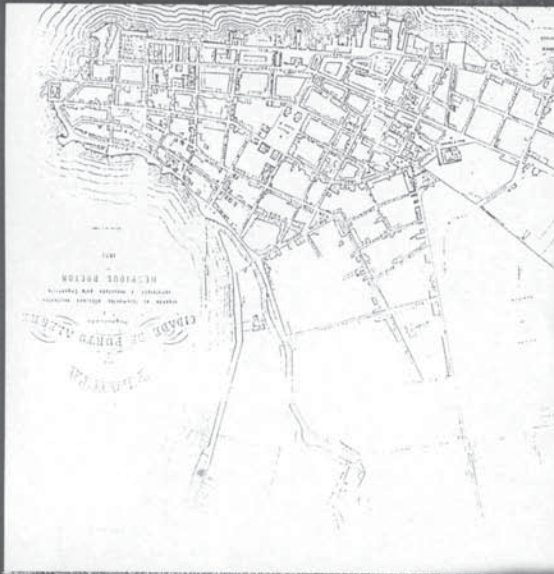
Figura 40 -PROPAR, op. cit., p. 012

O cais na península *The peninsula wharf*

Mapa de 1872 mostrando a forma original do centro de Porto Alegre.
1872 original contour map of Porto Alegre downtown. **1**



2 Mapa de 1990 mostrando as áreas aterradas.
1990 Map showing the landfill.



Armazéns de porto semi-desativados mas
Warehouses by the river that are no longer operational but cannot contact
barrados de contato imediato com o centro
with the neighboring downtown
histórico por muro de contenção contra
because of a ring road and a flood
cheias e uma via rápida (Av. Mauá), uma
protection concrete wall, a public
praça e uma usina do antigo Gasômetro
square and a Gas Works recycled as
reciclada em Museu do Trabalho. Um desejo
antigo de recuperar para o cidadão a
antigo de recuperar para o cidadão a
a Labor Museum at the tip of a
margem dura do rio: a oficina tem por
Peninsula, aspirations of recovering
objetivo oferecer alternativas de restituição
the old wharf for civilian use: the
do cais à cidade integrando recreação,
possibility of integrating specialized
comércio e educação especializadas em
recreation, commerce and education
operação de requalificação e rearticulação
in order to re-quality a specific urban
deste com o centro da cidade.
profile.

Figura 41 -PROPAR, op. cit., p. 013

Propostas para Área

A partir da década de 1970, começam as discussões sobre como resolver a região portuária, reacendendo a polêmica em torno do Muro da Mauá, construção que, embora tecnicamente satisfatória, seccionou uma das áreas mais movimentadas da cidade com uma parede de concreto.

Com o passar dos anos, as críticas foram aumentando gradativamente, pois fatos relevantes começaram a pesar, como a nova enchente que nunca veio, a diminuição da atividade portuária, o agravamento da situação com a implantação do Trensurb e o sucesso dos processos de revitalização portuária em outros países.

Em 1983 já existe um diagnóstico claro do constrangimento que o Muro causa à população. A influência das reciclagens portuárias nos meios acadêmicos pode ser exemplificada através do projeto MAB-UNESCO, em conjunto com o PROPUR (Programa de Pós-Graduação em Urbanismo - UFRGS), cujo tema é “constatação do rompimento de relações entre a cidade e seu rio, implementação de projeto governamental de saneamento, tratamento da regeneração bioquímica do rio.”²⁵

Este projeto é particularmente

²⁵ - DEL RIO, *op. cit.*, p. XX

interessante, pois trata-se de um diagnóstico e não de uma proposta em si. Através de pesquisas sobre a opinião pública e de estudos técnicos, descreve claramente a insatisfação da maioria da população com a interface Rio-Centro há mais de 20 anos. Se a população já não estava satisfeita naquela época, hoje, com o aumento da discussão sobre o tema e o surgimento de novas propostas para o porto, a situação está muito mais crítica.

Ainda na década de oitenta, após a realização dos estudos do PROPUR (Programa de Pós-Graduação em Urbanismo - UFRGS), instalou-se o Trensurb, tornando-se uma barreira definitiva na relação do cidadão com seu rio, pois a linha férrea é um obstáculo muito mais difícil de contornar que o muro.

A década de noventa começa com novos estudos da UFRGS (Universidade Federal do Rio Grande do Sul). É a vez do PROPAR (Programa de Pós-Graduação em Arquitetura), através do LAU (Laboratório de Arquitetura Urbana), desenvolver um estudo para a área.

No ano de 1992, a partir da iniciativa do vereador Dilamar Machado, PDT, desenvolve-se a proposta da liberação do Cais Mauá para o tráfego

de ônibus na faixa que está dentro do porto.

Em 1994, surge o primeiro concurso para a área, o Concurso “Muro da Mauá” que previa o desenvolvimento de propostas para “urbanizar” o muro. Neste concurso era prevista a manutenção do muro, e a área de intervenção se limitava ao muro em si e a algumas áreas adjacentes, ficando de fora o Cais do Porto.

Após o concurso, surgiu a idéia de um concurso mais amplo, com a pretensão de resolver toda a área, através da reciclagem do Cais Mauá e da possibilidade da retirada do muro. Este novo concurso mobilizou boa parte dos arquitetos, pois via-se neste projeto a expectativa de uma grande obra.

O resultado apontou o arquiteto Alberto Adomilli como vencedor, com uma proposta bastante ousada que demoliria o Muro da Mauá e construiria um novo muro móvel, erguido apenas em casos de enchente.

No concurso era prevista a reserva de uma determinada área para um futuro concurso, que deveria estabelecer a nova sede do Teatro da OSPA (Orquestra Sinfônica de Porto Alegre).

O Concurso do novo Teatro da OSPA foi realizado em 1997, sendo vencido pela equipe dos arquitetos Júlio Ramos Collares, Dalton Bernardes e Marcos Peres.

Atualmente encontra-se em

execução o Projeto Monumenta que visa restaurar o Pórtico Central e os dois galpões adjacentes do porto.

O interessante do tema é justamente a complexidade da situação que vem num crescente de projetos e estudos para uma área evidentemente crítica da cidade que, no entanto, esbarra em dificuldades políticas e financeiras para um desfecho final. Os anos passam sem que o Governo tenha determinação suficiente para intervir no porto e, principalmente, no sistema de proteção contra cheias que nunca foi testado, mas ninguém quer assumir a responsabilidade de alterar.

Enquanto isto, continuam a surgir novas propostas para a área, de tal forma que o porto assumiu o papel de “ilha da fantasia”, para onde tudo o que não tem espaço é destinado. Assim, amontoam-se propostas oportunistas, por exemplo, como transformar o cais em sambódromo, cada vez mais fúteis e levianas pois não contribuem para uma solução urbanística adequada, que considere o conjunto do cais como parte de uma grande reformulação do centro de nossa cidade ou a sua reestruturação enquanto porto, através de investimentos para sua modernização.

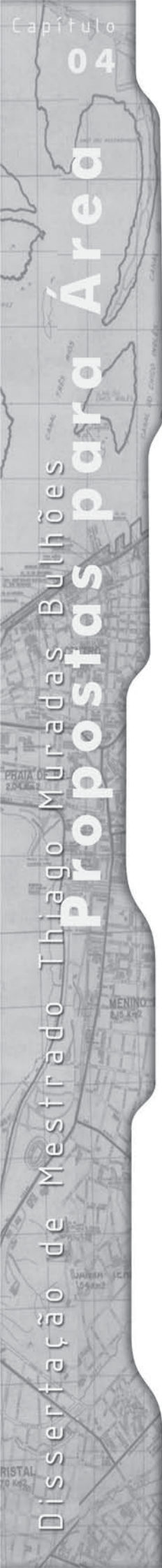
O que ocorre é um engessamento mútuo. Enquanto não se define o destino do porto, ele não recebe grandes investimentos pois pode ser desativado a qualquer momento; por outro lado,

nenhuma proposta de reciclagem vinga por um somatório de motivos, desde falta de maturidade e desenvolvimento do projeto até disputas políticas.

Neste sentido, o capítulo se propõe a listar e organizar as propostas mais significativas para a área. É importante salientar que não pretendemos analisar nem questionar cada um dos projetos, mas sim catalogar de modo que seja possível compreender quais são estas propostas, quando elas ocorreram e qual sua repercussão e consequência.

Para isto, reunimos as partes levantadas mais significativas de cada projeto, seja parte de edital, matéria publicada, registros na Prefeitura ou no IAB. Este material é organizado em forma de síntese para suficiente compreensão da proposta, dos motivos que levaram a sua elaboração e de sua repercussão nos meios de comunicação.

A idéia é permitir ao leitor a interpretação dos fatos e, principalmente, do que cada proposta representou em sua época.



Projeto Cais do Porto

1988

Considerações Preliminares

Durante a administração Municipal Alceu Collares a Secretaria do Planejamento Municipal desenvolveu o projeto Cais do Porto¹. O projeto nunca saiu do papel, porém está documentado e representa o primeiro grande projeto Urbanístico desenvolvido pelo poder público para a área.

A equipe desenvolveu o projeto durante a gestão do então Secretário do Planejamento Municipal Newton Baggio com o objetivo de reciclar o Cais Mauá e transferir suas atividades para o cais Navegantes. Na realidade existe uma certa semelhança com a proposta posterior, o concurso “Porto dos Casais”, visto que também prevê o uso dos galpões do Porto com área de cultura, comércio e lazer.

O interessante nesta proposta é que a área de abrangência é bem maior que a faixa do Cais em si, a intervenção atingiria também o Mercado público, o eixo da Sepúlveda, eixo Praça Padre Thomé e o eixo Rua dos Andradas.

Esta visão mais ampla da área utilizando-a com vetor de transformação e revitalização de todo o centro da cidade e não apenas da estreita faixa atrás do muro.

26- BAGGIO, Newton (Secretário). *Relatório da Secretaria Municipal de Planejamento; administração Alceu Collares; Porto Alegre novembro de 1988.*

“Paisagem Urbana é a configuração resultante da contínua e dinâmica interação entre os elementos naturais, os elementos edificados ou criados e o próprio homem, numa constante relação de escala, forma, função e movimento”. (Decreto 8184/83 - Art 5º). Os estudos urbanísticos para a área do cais do Porto buscam a reciclagem de uso dos armazéns, preservando as edificações e outros elementos vinculados à história de Porto Alegre, no sentido de estender a cidade até as margens do rio, explorando todo o seu potencial paisagístico e cultural numa relação integrada com as atividades desenvolvidas na área central.

O resultado será uma cidade renovada através destes espaços abertos e edificados, oportunizando novas alternativas para a expansão do comércio, serviços e atividades polarizadoras.

A preocupação com a reconquista das áreas portuárias, tornando-as parte integrante das cidades e utilizando seu potencial para a renovação urbana, é tema universal, aplicado a diversas cidades do mundo, muitas das quais com projetos urbanísticos já implantados.

Da mesma forma, imagina-se para Porto Alegre um melhor aproveitamento das áreas localizadas junto à orla.

São evidentes as potencialidades oferecidas, tanto do ponto de vista da estruturação espacial da península, como do ponto de vista específico da integração desta com o rio.

No processo de planejamento urbano do município, esta idéia já foi objeto de abordagens anteriores, oportunizando debates, estudos e intenções, entre os quais se destacam:

- Parque Harmonia / Comissão do COMPAHC - 1982

-A PENÍNSULA, A ORLA DO GUAÍBA E SEU POTENCIAL PAISAGÍSTICO - Referenciais, Potencialidades e Expectativas / SPM - 1985.

-PORTO ALEGRE PROJETO CENTRO - Diretrizes Básicas de Humanização e Melhoramento / Grupo Técnico de Assessoramento à Comissão de Humanização do Centro. - 1986

Proposta

Objetivos e Justificativa

O cais de Porto Alegre estende-se à margem esquerda do rio Guaíba, entre a ponta da Cadeia e o Saco do Cabral, sendo que o trecho destinado a operações propriamente portuárias, compreende o cais do Porto, as docas fluviais e o Cais Navegantes.

O trecho final, chamado Cais Marcílio Dias, encontra-se quase totalmente arrendado a particulares.

A área objeto da proposta corresponde à chamada Ponta da Cadeia, onde se localizam os prédios da antiga usina do DEPREC e os 1470 metros iniciais que correspondem ao Cais Mauá, cuja linearidade do espaço se apresenta como um desafio no sentido de reverter a monotonia e a desolação em termos de composição urbanística.

O propósito de intervir na zona portuária não pretende, em nenhuma hipótese, a extinção do Porto.

Refere-se, antes, ao ordenamento desta atividade dentro do espaço disponível, considerando a ociosidade parcial dos armazéns e a potencialidade do Cais Navegantes para abrigar a demanda presente e futura com relação às atividades portuárias. Cabe salientar que a área do projeto abrange apenas 20% da faixa portuária.

“A zona portuária encontra-se hoje

com grande parte ociosa, devido ao esvaziamento das atividades portuárias que foram canalizadas para o super porto de Rio Grande. Os armazéns só mantêm alguma atividade na época da safra, quando são alugados para a estocagem de produtos.

O DEPREC possui atualmente um plano que prevê uma reativação daquelas instalações, com o arrendamento para firmas diversas ligadas à atividade comercial. Isto viria contribuir para a arrecadação da autarquia, sendo este o objetivo primordial.

A Prefeitura, no entanto, acredita que toda a área disponível atrás do muro da Avenida Mauá teria boas possibilidades de atender necessidades de lazer da população por sua amplitude, proximidade, abrigo nas áreas cobertas dos armazéns, ainda pela retomada de uma comunicação com o rio, não só visual, mas inclusive para atividades náuticas” (A Península, a Orla do Guaíba e seu Contexto Paisagístico.)

A idéia central é, portanto, resgatar as relações População - Rio - Cidade, desestabilizadas ao longo do processo de crescimento e urbanização de Porto Alegre, propondo-se para isto uma nova utilização da área do Cais Mauá e da ponta da Cadeia, locais que simbolizam os antecedentes histórico culturais, diretamente relacionados à memória da cidade associada ao rio.

Por outro lado, nenhum segmento

da cidade pode ser planejado isoladamente, sobretudo se pertencente à área central, onde se avolumam os problemas urbanos.

Os novos usos para as edificações existentes, as vias de veículos e pedestres e os espaços abertos foram concebidos de forma a compor um conjunto integrado e diretamente relacionado aos principais elementos estruturadores do centro histórico da cidade, com o objetivo de obter repercussão positiva sobre a paisagem urbana resultante.

Dois grandes linhas de abordagem foram lançadas: a primeira delas diz respeito ao restabelecimento de relações entre o assentamento urbano e os recursos sugeridos pelo rio, a segunda investiga a possibilidade de dinamização da área do Porto, redefinido os usos dos armazéns e visando incrementar econômica e turisticamente o município, ambas apoiadas no pressuposto inicial do trabalho.

A partir destes elementos, definimos as principais diretrizes do projeto, sendo que a transição da etapa de análise para a proposição de ações resultou num plano de renovação urbana, utilizando como parâmetros básicos as informações obtidas dos diferentes enfoques analíticos.

Como estratégia específica para melhor organização do espaço interno, a área de proposição está delimitada em quatro setores principais, correspondentes

aos eixos estruturadores já existentes no entorno, correspondendo aos portões de acesso ao Cais: Eixo Mercado, Eixo Avenida Sepúlveda, Eixo Praça Padre Thomé e Eixo Rua dos Andradas.

Com o intuito de minimizar a presença negativa (enquanto barreira física e visual) do Muro da Mauá, propõe-se a duplicação das aberturas hoje existentes e a inclusão de novos pontos de passagem.

Eixo Mercado

Com a transferência do terminal de ônibus da Praça Quinze de Novembro, buscando a integração dos espaços abertos e prédios circundantes, surge um grande espaço, denominado Largo Cívico, que reforçará a importância do eixo como elemento de ligação com rio.

Estas novas condições impõem melhorias à passagem subterrânea que interliga a Praça Sesquicentenário Farrroupilha ao Cais do Porto.

A proposta consiste em transformar a citada passagem em galeria comercial, ampliando, assim, as condições de acesso e promovendo maior segurança através de atividades diurnas.

Para este local de Porto Alegre, prevê-se um elenco de atividades comerciais polarizadoras, estendendo ao outro lado do muro a área de influência do comércio existente no Perímetro Central.

Comércio e Transporte Fluvial:

- Loja de departamentos
- Centro comercial
- Móveis e artigos de decoração
- Calçados e artefatos de Couro
- Artigos de vestuário e desportivos
- Artigos de plásticos e borrachas
- Locadora de Vídeo
- Livraria / Papelaria
- Bazar / Brinquedos
- Artigos Fotográficos
- Armarinho / Bijuterias
- Tabacaria / Revistas
- Agências Lotéricas
- Farmácia / Drogaria / Perfumaria
- Supermercado / frutas e verduras
- Bar / Café / Lancheria
- Bancos e Financeiras
- Equipamentos de som, discos e fitas.

Face à grande diversificação de atividades comerciais passíveis de participar deste setor do Cais do Porto, não foram estabelecidas prioridades, arrolando-se apenas aquelas compatíveis à dinâmica imaginada para o local e seu entorno.

A localização privilegiada em relação aos diferentes meios de transporte coletivo indica que venha instalar-se também neste setor o terminal de transporte fluvial (em estudos), ligando Porto Alegre a municípios vizinhos.

Eixo Avenida Sepúlveda

As precárias condições do terminal de ônibus localizado na avenida Sepúlveda, onde os usuários e ambulantes disputam os exíguos e maltratados passeios, por si só justificam sua retirada.

Reforçando esta medida, apresenta-se a questão do acesso principal ao Cais do Porto que merece uma atenção especial face à importância que assume o conjunto formado pelo Portão Central e prédios adjacentes, de grande valor paisagístico e cujo significado histórico-cultural motivou o seu tombamento por parte da União.

A proposta consiste, portanto, na retirada do terminal de ônibus deste local, transformando a avenida Sepúlveda em largo de pedestres, valorizando a unidade morfológica do conjunto da praça da Alfândega com o Porto.

A avenida Sepúlveda faz a conexão do espaço urbano com o Portão do Cais do Porto, ligação esta que foi perdendo o sentido de portão de entrada da cidade, pela decrescente utilização do transporte fluvial e pela construção do Muro da Mauá que concretizou a separação entre a margem do rio e o perímetro central.

Na tentativa de reativar esta importante ligação entre a praça da Alfândega e o Guaíba e, ao mesmo tempo, valorizar a estrutura do Portão Central que dá acesso ao Porto,

propõe-se uma integração plena através do rebaixamento das pistas da avenida Mauá e da rua Siqueira Campos no cruzamento com a avenida Sepúlveda, de forma a manter a via de pedestres num plano contínuo até a orla do rio.

Esta alternativa já foi apresentada inclusive no trabalho intitulado “Porto Alegre Projeto Centro”. A redução do terminal de manobras do TRENURB objetiva liberar a parte fronteira do Portão e a conseqüente valorização do prédio através do afastamento dos componentes do terminal que são muro de segurança, torres de energia e rede aérea. Este remanejamento possibilitará, ainda, a duplicação da abertura do Muro da Mauá, buscando a diferenciação e a permeabilidade nestes espaços, de maneira a valorizar o eixo visual e facilitar a orientação.

A destinação do Cais Mauá ao uso da população e ao tratamento exclusivo de passageiros caracterizará uma autêntica zona onde o Portão Central reassumirá a importância de outrora.

A movimentação de carga e descarga de mercadorias será desenvolvida e incentivada ao longo do Cais Navegantes, cujas dimensões (largura e profundidade) são, inclusive, bem mais favoráveis.

O prédio da direção do DEPREC, localizado neste setor, poderá permanecer em funcionamento tal como encontra-se hoje, sem prejuízo

algum ao pleno desenvolvimento das atividades propostas.

Foi prevista a ocupação dos armazéns e espaços abertos com atividades voltadas ao lazer, turismo, bares e restaurantes. Propõe-se o uso de mesas ao ar livre e o funcionamento dos bares também à noite e fins de semana. As atividades afins e passíveis de implantação neste trecho são as seguintes:

Turismo, Bares e Restaurantes

- Bar / Café / Lancheria
- Casas noturnas
- Jogos eletrônicos
- Restaurantes
- Boliches / Bilhares
- Presentes / Artesanatos /

Souvenirs

- Agências de viagens

Trata-se fundamentalmente, de localizar atividades de animação, promovendo eventos que venham a garantir a movimentação constante da população neste local.

Eixo Praça Padre Thomé

O conjunto formado pelo eixo Praça Padre Thomé e a Igreja das dores tem forte potencial de conexão física direta com o Guaíba. Aliado a este aspecto a Igreja das Dores é um raro exemplar da arquitetura religiosa, constituindo-se num importante

elemento axial de ligação com o rio.

No sentido de liberar visuais, tanto à Igreja das Dores como em relação ao Guaíba e às Ilhas, propõe-se o fechamento de uma das pistas da via em favor do trânsito exclusivo de pedestres e duplicação da abertura existente no Muro da Mauá.

Face à localização do acesso de veículos no eixo da avenida Sepúlveda, propõe-se neste eixo, exclusivamente, a saída de veículos, orientando os fluxos no sentido de reduzir conflitos no trânsito local.

A proposta reforça estes elementos através do tratamento paisagístico e da ampliação do portão de acesso ao Cais, e com o objetivo de incrementar a dinâmica urbana, bastante reduzida, propõe-se a instalação de atividades ligadas a Feiras, Serviços e Exportações:

- Floristas
- Antiguidades
- Profissionais Liberais
- Profissionais Autônomos
- Barbearias / Salões de beleza /

Massagistas

- Estúdios fotográficos
- Sauna / duchas / termas
- Artesanato

As atividades permitidas devem contemplar toda a sorte de programação artísticas, feiras-livres e brique, inclusive nos fins de semana, incentivando ainda a programação de eventos e cursos a

noite.

Eixo Rua dos Andradas

O eixo da Rua da Praia, trecho que se estende entre a praça da Alfândega e a antiga Usina Elétrica, é um importante elemento estruturador do espaço.

A idéia é expandir a centralidade em direção à ponta da península, pela Rua dos Andradas, polarizando atividades e eventos nesta parte mais tradicional da cidade.

“Quando em 1982, surgiu a intenção de recuperar o prédio da Usina da Volta do Gasômetro, foi efetuado um levantamento das suas condições pelo mesmo grupo de técnicos da SPM que elaborou o estudo para seu entorno.

Este trabalho constou de levantamento fotográfico, documentação, estimativas de áreas e propostas para sua utilização.

Todas as propostas foram fundamentadas no objetivo de preservar na usina o sentido histórico que ela representa para a cidade, empregando-o em várias atividades relacionadas com a cultura do nosso Estado.

A conhecida idéia do Museu do Trabalho é uma das que fazem parte desta proposição. Além dele, haveria outros “micro-museus” que seriam principalmente destinados a despertar a atenção das crianças (museus aquático, vegetal, de pássaros e da cultura gaúcha, em escala reduzida), biblioteca, salão de

exposições, cinema com finalidade cultural e uma discoteca, além de atividades complementares, como comércio (artesanato regional, antiguidades , etc.) e serviços (restaurantes típicos das culturas que participaram de nossa formação).

Este tipo de proposta, contendo atividades diversificadas, é a mais correta para alcançar efetivamente a reativação da área a partir do uso do prédio” (A Península, a Orla do Guaíba e Seu Contexto Paisagístico).

A reprodução do texto acima mostra a permanente preocupação com o prédio da antiga Usina por tratar-se de importante referencial urbano, juntamente com a chaminé, guardando ambos importante significado simbólico da história da cidade.

No entanto, a Usina encontra-se dissociada da malha urbana, em parte pelo traçado viário (implantação da avenida 1ª Perimetral), e, por outro lado, pela ausência de atividades dirigidas à população.

A capacidade de reciclagem do local começou a ser explorada nesta administração, com as obras de restauração do prédio (em andamento) e previsão de atividades educativas a serem instaladas tão logo o mesmo apresente condições de uso.

Constata-se, também, a presença de outras edificações pertencentes ao DEPREC que, embora não assumam o

mesmo significado histórico-cultural da Usina, apresentam boas condições de uso e aspectos construtivos peculiares, como é o caso do prédio das oficinas e o prédio da administração e serviços delegados. Propõe-se a permanência dos mesmos, sugerindo mudança de uso no prédio das oficinas.

A remoção de algumas edificações que circundam o prédio da Usina, bem como o do armazém A7, em péssimo estado de conservação, possibilita a previsão de novos prédios e melhor tratamento dos espaços abertos em função do aspecto paisagístico e da legibilidade urbana pretendida.

Dentro da área delimitada pelo projeto, este espaço apresenta uma potencialidade maior, cujas características especiais o diferenciam dos demais setores, permitindo a previsão de prédios novos com atividades que promoverão a desejada revitalização da ponta da cadeia.

Neste enfoque, enquadra-se, por exemplo, a implantação de um hotel e centro de convenções de caráter internacional, localizado no prolongamento da avenida Mauá, constituindo-se num elemento referencial e de fechamento visual da avenida.

No entanto, uma das diretrizes do projeto é de que o novo prédio esteja perfeitamente ajustado ao entorno, especialmente no que se refere as suas relações com o prédio da Usina e a Chaminé, que deverão figurar sempre

como elementos de maior expressão volumétrica, sob pena de descaracterizar os aspectos tradicionais e referenciais da cidade.

A relação das atividades passíveis de implantação segue o mesmo princípio de flexibilidade presente nas outras áreas.

- Lazer e Cultura
- Hotel / Centro de convenções
- Escolas especiais
- Cinemas / Teatros
- Boliches / Bilhares
- Pinacoteca
- Instituições científicas e tecnológicas
- Centro cultural
- Bibliotecas / Arquivos
- Instituto do livro
- casas noturnas
- Academias (ginástica / dança / ioga e artes marciais)
- Estúdios de pintura.

O traçado adotado para a avenida Perimetral corresponde ao previsto pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano que posiciona as pistas de forma mais favorável à inserção no espaço disponível entre o prédio da Usina e a esquina formada pelas ruas General Salustiano e dos Andradas, traçado que favorece a praça Brigadeiro Sampaio (antiga praça da Harmonia), que terá assim ampliadas as suas dimensões.

A divisão causada pela presença da Avenida Perimetral apresenta-se como

forte interferência no sentido de atingir a integração do eixo Rua dos Andradas e dos espaços projetados para a orla.

Na proposta, transpõe-se esta barreira física e visual rebaixando a avenida em aproximadamente 2 metros, permitindo a extensão da via de pedestres ao longo da Rua dos Andradas através de uma passarela que atinge o prédio da Usina no segundo pavimento. Propõe-se, também, a criação de uma outra passarela ligando a praça Brigadeiro Sampaio ao Cais do Porto.

Estas estruturas objetivam a integração direta e espontânea dos espaços, partindo das cotas naturais do terreno e envolvendo em determinados pontos o tão indesejado Muro da Mauá que passa a integrar a seqüência de taludes, marcando as mudanças de níveis e atenuando, nestes trechos, seus efeitos visuais negativos.

Esta integração espacial através de passarelas constitui-se na alternativa escolhida, considerando sobretudo aspectos técnicos, econômicos, paisagísticos, etc.

Esta solução permitirá, ainda, reduzir a poluição sonora provocada pelo intenso tráfego da avenida.

Uma alternativa anterior, aventada para o local (Parque Harmonia - 1983 - Comissão do COMPAHC), previa a integração das praças Brigadeiro Sampaio e Júlio Mesquita com a faixa da orla ocupada pelas oficinas do DEPREC

através do desenvolvimento da perimetral em túnel, resultado do rebaixamento das pistas e da elevação dos taludes que encobririam, naquele trecho, o Muro da Mauá.

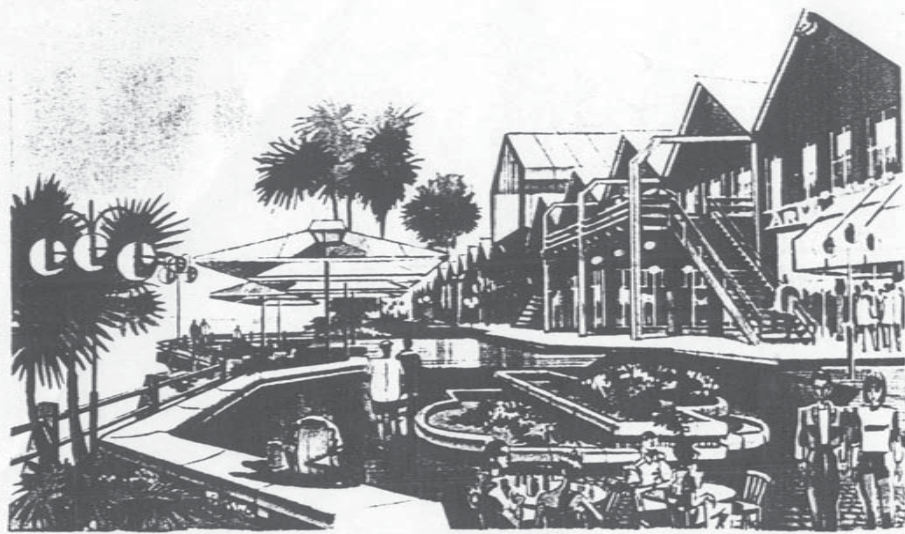
Resolvidas as questões relativas ao trânsito de pedestres, propomos, junto à Usina, uma terceira abertura do Muro, destinada à passagem de veículos que se avolumarão em decorrência das atividades que desenvolvidas no local.

Considerações Finais


De domínio da União e cedido ao Estado, o Cais Mauá está na dependência de um entendimento com o Governo Estadual para viabilizar a implementação dos planos do Município que deverão se estender, inclusive, a alguns setores da área central próximos, revisando o regime urbanístico vigente, no sentido de adequá-lo a nova realidade determinada pela proposta.

O presente plano foi concebido não como definitivo, mas principalmente como primeiras experiências em alguns pontos e como oportunidades a longo prazo em outros.

O sucesso deste novo complexo urbano dependerá, em grande parte, da natureza dos serviços, comércio e atividades de apoio instalados na área e de seu gerenciamento, pois somente o êxito da experiência inicial trará a convicção e a segurança necessárias a seu prosseguimento.

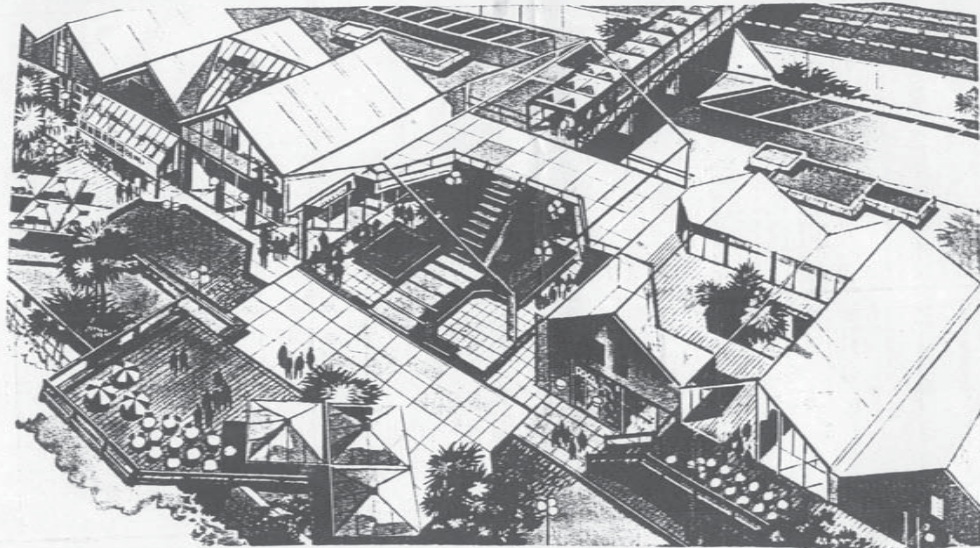


Cais Mauá- beira do rio



PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE
 PREFEITO ALCEU COLLARES
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL
 SECRETÁRIO NEWTON BAGGIO

PROJETO CAIS DO PORTO
 CENTRO DE COMÉRCIO LAZER E TURISMO

Figura 43 -Planta Geral do Perojeto Cais do Porto. Fonte - Baggio, op. cit., pg 32



Armazéns- elemento de ligação


PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE
 PREFEITO ALCEU COLLARES
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL
 SECRETÁRIO NEWTON BAGGIO

PROJETO CAIS DO PORTO
 CENTRO DE COMÉRCIO LAZER E TURISMO

Figura 44-Planta Geral do Perojeto Cais do Porto. Fonte - Baggio, op. cit., pg 33

Ônibus no Cais da Mauá - 1992

Esta proposta atingiu certo grau de popularidade em 1992, época cujo Prefeito de Porto Alegre era Olívio Dutra (PT), e cujo Governador era Alceu Collares (PDT).

Segundo foi amplamente noticiado na época, o projeto consistia na retirada de todos os terminais de ônibus das avenidas Salgado Filho e Borges de Medeiros.

Os estudos da Prefeitura previam a abertura para o tráfego do trecho de oito quilômetros da avenida Mauá, do outro lado do muro, e a transferência para o interior do porto dos terminais de ônibus da Praças Rui Barbosa e Parobé. As linhas da Salgado Filho e da Borges passariam, então, para os terminais desocupados. Além de desafogar o trânsito no Centro, as mudanças teriam a vantagem de serem implantadas rapidamente e a custos muito baixos para os cofres municipais.

A idéia de retirar os terminais da Salgado Filho e Borges foi do então Vereador Dilamar Machado (PDT), que obteve apoio por parte do Prefeito Olívio Dutra (PT) e posteriormente do Governador Alceu Collares (PDT), como está demonstrado nos jornais da época no anexo A1.

O projeto previa que os automóveis e ônibus entrassem no

interior do porto, através dos acessos existentes no trevo da Ponte do Guaíba e na avenida Castelo Branco. Para as saídas, seriam aproveitados os próprios portões do porto, o principal deles na Avenida Sepúlveda.

Sugeria-se também a implantação de sanitários públicos e um restaurante para operários nos armazéns do porto.

A médio prazo era prevista a construção de um novo terminal de transporte coletivo da Grande Porto Alegre. Além disso, uma estação integrando transportes rodoviário, hidroviário e Trensurb.

A longo prazo era prevista a construção de um acesso da rua Ramiro Barcelos ao Cais do Porto, através de um túnel, e de uma nova rodoviária, junto ao Parque Humaitá, para linhas internacionais e interestaduais.

A proposta encontrou forte resistência por parte das autoridades portuárias conforme publicado²⁷ “Nos gabinetes localizados entre o Muro da Mauá e o Rio Guaíba, a proposta não encontra apoiadores. Isto vai inviabilizar o porto”, reclama o administrador, Luis Fernando Ehlers, temendo que a circulação de automóveis e ônibus no

27 - *Projeto leva ônibus de volta ao cais.* seção Cidades, *Jornal Zero Hora*, dia 12 de dezembro de 1992. pg31. (Anexo D1)

local perturbaria os trabalhos de carregamento e descarregamento dos navios e armazéns. “Já temos pouco espaço para nós”, argumenta. “Aquilo lá virou estacionamento privado”, rebate o Secretário do Planejamento Municipal, João Carlos Vasconcellos. A Prefeitura acredita que a implantação do projeto, além de trazer benefícios ao trânsito do Centro, pode ajudar a melhorar a relação entre os portoalegrenses e o rio.

Vasconcellos nega que a intenção da proposta seja o desmantelamento do porto. “Queremos o cais vivo”, adverte...

O diretor técnico da Secretaria Estadual dos Transportes, Mauri Panits, diz não ser “nem contra nem a favor” do projeto, mas admite que a administração portuária não gostaria de perder espaço”.

Porto deve se integrar ao Centro

Proposta de revitalização da área central da Capital recebe apoio do governador Alceu Collares

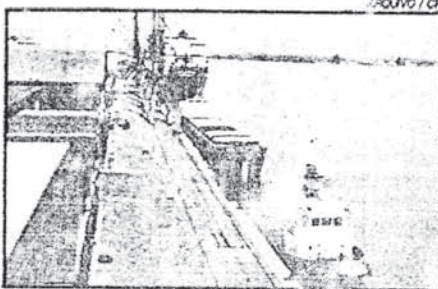
O governador Alceu Collares aprovou ontem a proposta preliminar de revitalização do Centro de Porto Alegre, que prevê a integração da área com o cais do porto, afirmando que o espaço “como está não pode ficar”. Elaborada por uma comissão mista integrada por técnicos das secretarias municipais do Planejamento, Transportes e Obras, a pedido do presidente da Câmara de Vereadores, Dilmar Machado (PDT), a proposta inclui alternativas para implantação a curto, médio e longo prazos.

dió e longo prazos.

Collares gostou das sugestões detalhadas pelo gerente de Projeto da Secretaria do Planejamento Municipal, Cláudio Lago, e que prevê a retirada dos terminais de ônibus das avenidas Salgado Filho e Borges de Medeiros, bem como a liberação dos oito quilômetros da pista da avenida Mauá que ficam atrás do muro. Os automóveis que trafegam no sentido Norte-Sul da cidade sairiam na Volta do Gasômetro.

Entusiasmado, o governador disse que, se dependesse da “vontade política”, o aproveitamento da área será aprovado. Lembrou que a utilização integral daquele espaço, “já era sua meta” quando foi prefeito de Porto Alegre, de 1965 a 88. Collares encaminhou a proposta às secretarias dos Transportes e de Obras e à Metroplan, para avaliação técnica.

A médio prazo, está prevista a obra de um novo terminal de transporte coletivo da Grande Porto Alegre. Além disso, deverá ser construída uma estação integrando transportes rodoviário, hidroviário e Trensurb. A longo prazo, faz parte do projeto a construção de um acesso da rua Ramiro Barcelos ao cais do porto, através de um túnel, e uma nova rodoviária, junto ao Parque Humaitá, para linhas internacionais e interestaduais.



Espaço será melhor aproveitado pela comunidade

Figura 46-Porto deve se integrar ao Centro. Arquivo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, sem identificação.

Progride projeto de ônibus junto ao cais

É um plano antigo, ainda do tempo em que Collares era prefeito da Capital, retirar terminais do Centro, colocando-os na parte intramuros da avenida Mauá. Projeto tem três fases de execução

O governador do Estado, Alceu Collares confirmou que é favorável à utilização da área do Porto para o transporte coletivo de Porto Alegre, integrado com a Região Metropolitana. A posição foi ratificada na sexta-feira durante visita ao cais, a convite do vereador Dilarmar Machado, presidente da Câmara Municipal e prefeito em exercício da cidade. A visita contou com técnicos da Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) e do Planejamento Municipal (SPM), que detalharam ao governador as propostas de reutilização da área.

As explanações sobre o projeto foram feitas pelo gerente do Projeto Centro, arquiteto Cláudio Lago, que manifestou a intenção da SMT em realizar a obra em três etapas. A curto prazo, apenas se daria acesso à parte intramuros da Avenida Mauá, através das entradas já existentes sob a Avenida Castelo Branco, na altura das avenidas Sertório, Cairu e São Pedro, aos veículos particulares. A medida desafogaria as proximidades da Estação Rodoviária, pois os veículos passariam pelo cais e voltariam à parte já utilizada da Avenida Mauá, na altura da Rua Padre São Tomé.

Médio prazo

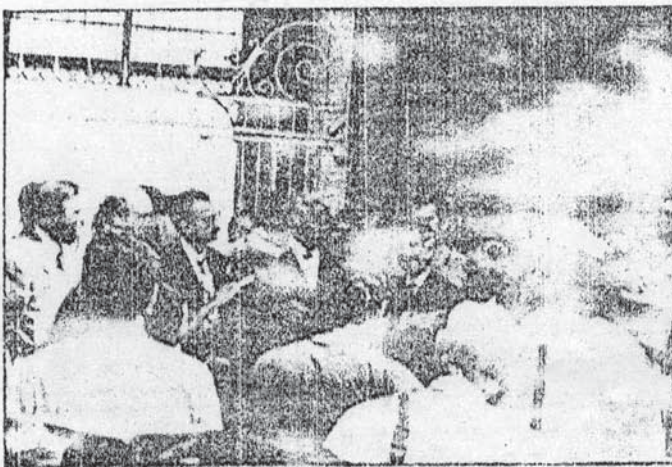
Numa segunda etapa se

construiria uma Estação Central de ônibus na altura da atual hidrovia, junto ao Terminal do Trensurb, onde se localizariam linhas da Grande Porto Alegre e da Zona Norte da cidade. Já numa terceira fase, conforme Lago, está prevista a construção de uma nova Estação Rodoviária no Bairro Humaitá — ao lado da Universidade do Trabalhador — para servir de terminal rodoviário estadual.

Segundo Luiz Carlos Bertotto, secretário substituto da SMT, com a utilização deste espaço poder-se-ia retirar completamente os terminais de ônibus que hoje poluem as avenidas Salgado Filho e Borges de Medeiros, relocando-os em locais fora

do centro. Na parte central permaneceriam apenas as linhas circulares que poderiam usar, inclusive, combustível alternativo para diminuir ainda mais a poluição, uma reivindicação do prefeito em exercício Dilarmar Machado.

“Não posso conceber que tenhamos uma área ociosa tão grande. Precisamos entregá-la de volta à população”, defendeu o governador Alceu Collares. Ele pediu aos técnicos da Prefeitura que se reúnam com seus colegas da Metroplan e da Secretaria Estadual dos Transportes para que seja encontrada uma forma integrada para desafogar o trânsito de toda a Região Metropolitana. Citou como exemplo de seu governo, neste sentido, a abertura da Via do Trabalhador, ligando a Vila Restinga, em Porto Alegre, a Viamão, Gravatá, Cachoeirinha e Canoas.



Agora, Prefeitura e Estado concordam com a idéia

Figura 47-Progride Projeto de ônibus Junto ao cais. Jornal do Comércio, seção geral, 21 de Dezembro de 1992. pg 22.

Concurso Muro da Mauá - 1994

O Concurso Muro da Mauá foi o primeiro concurso para a área em estudo. A revista Projeto²⁸ “O IAB/RS, com apoio da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, promoveu o concurso Público Nacional de Idéias Muro da Mauá, com o objetivo de premiar propostas de intervenções arquitetônicas e urbanísticas no antigo muro de proteção contra enchentes, localizado na avenida Mauá visando melhorar a integração entre a cidade e o rio Guaíba com um júri formado pelos arquitetos Luiz Paulo Conde, Lenora

Maria Ulrich, Newton Burmeister, Ana Lúcia Meira, Lúcia Isabel Dávoli, Júlio Collares e pelo engenheiro Adolpho Gantergi.”

O concurso foi a primeira atitude concreta em reação à questão Rio-Centro. A idéia era driblar o muro através de um projeto que coexistisse com o muro, porém permitindo à população livre acesso a área do Cais. Fato é que, já em 1994, ano em que se deu o concurso, o tema já era muito comentado, a ponto de se tornar concurso.

28- *Muro da Mauá - Projetos Vencedores*.
Revista Projeto, n° 184, p. 74-77, abril de 1999.



Figura Vista Eixo da Sepúlveda

Fonte: SOMMER, Eliana; ALMEIDA, Paulo. *Intervenção no muro da Mauá*. Revista Arqtexto n° Zero. Propar-Ufrgs. 1º Semestre 2000, pg 60.

Primeiro Lugar

Equipe Técnica: Eliane Sommer; Paulo R. de Almeida.

O primeiro lugar ficou com os arquitetos Paulo Roberto Almeida e Eliane Sommer, ambos formados pela UFRGS e professores da mesma.

A proposta prevê a permanência do Muro, sobre o qual se desenvolve uma passarela entre a Usina do Gasômetro e a praça da Alfândega, possibilitando o percurso de pedestres e ciclistas ao longo da avenida Mauá. Introduce um percurso privilegiado no qual o rio predomina como fundo, visualizado através dos vazios dos armazéns ou sobre seu telhado.

Busca ainda construção de “Lugares Urbanos” interessantes, tipos diferenciados de mirantes que recuperem o contato visual com o rio, harmonizados com o entorno atual denso de preexistências. As edificações respondem à escla urbana/monumental da cidade, são formalmente simples, de leitura imediata e consistem num complexo de praças, passarelas, escadarias, rampas e elevados. São propostos quatro conjuntos de espaços abertos e caminhos sequenciais articulados.

O Muro é mantido com modificações na ligação com a Usina, para possibilitar um acesso lateral ao edifício. O portão central e os armazéns lindeiros serão adaptados com mezaninos-praças que não interferirão em seu aspecto. Os portões comporta, em algumas situações, serão deslocados para favorecer

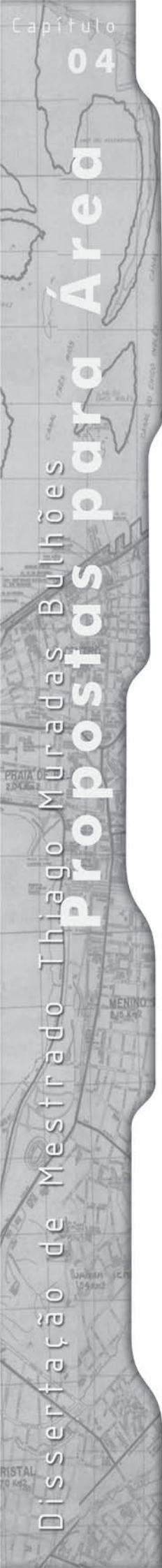
visuais considerados importantes. As praças da Alfândega e Brigadeiro Sampaio não sofrem intervenção pois são áreas verdes que contrastarão com as praças secas propostas. A zona compreendida entre os armazéns e o muro será utilizada para estacionamento público. Não haverá intervenção no porto e nos demais armazéns. A casa de bombas será mantida, mimetizada na edificação ali proposta, e o Museu do Trabalho deverá ser deslocado. Os equipamentos públicos edificados próximos à usina não estão sendo considerados de um modo geral, sendo possível a adaptação, sob a praça elevada proposta, daqueles cujo deslocamento não seja tecnicamente recomendável. A avenida Mauá deverá possibilitar estacionamento paralelo em ambos os lados, interrompido para alargamento do passeio em pontos estratégicos.

Os lugares e caminhos possibilitam atividades espontâneas e outras pré-determinadas, necessárias à animação permanente dos espaços, como estacionamentos, equipamentos de lazer público e comércio. A proposta não especifica as atividades fixas pois considera que sua definição implica o comportamento de toda a comunidade. Nenhuma desapropriação está sendo proposta, e as demolições atingem prédios em estado precário e de curta vida útil. Nas edificações a serem construídas se utilizará técnica convencional, passível de ser executada em

etapas.

Em ata da Reunião de Jurados lê-se: “A proposta vencedora é de fácil execução. Confere, entretanto, a complexidade desejável para um contexto urbano denso, pelas relações que estabelece com a pré-existência. É clara, com forte sentido de unidade, desenho rigoroso, lidando com elementos edificados com grande sensibilidade e sutileza. A seqüência de espaços das praças em contato com o rio revela o alto grau de sofisticação da idéia com elementos permanentes da arquitetura, escadarias, plataformas, rampas e o ambiente natural, cria condições para o cenário, para apropriação do espaço pelas pessoas.”

O interessante não só desta proposta mas deste concurso é o fato da forte ligação entre a malha urbana, as pré-existências e o Cais Mauá, isto é, o respeito aos eixos viários, aos edifícios públicos que constituem cada vez mais um cordão cultural no centro da cidade. As pistas deixadas por este concurso serão fundamentais para a real compreensão da área em estudo.



Segundo Lugar

Equipe Técnica: Cláudio Luiz Gomes Araújo,
Moacyr Moojen Marques, José Carlos Marques,
Sergio Moacir Marques.

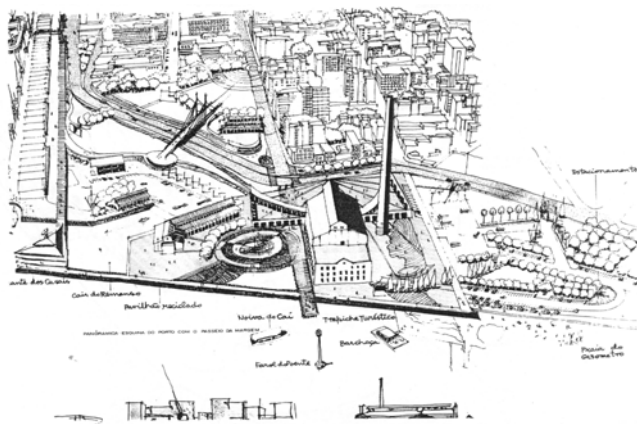


Figura 49 - Perspectiva do Projeto - Fonte - RERVISTA PROJETO, op. cit., pg. 76

O muro separou a cidade não só do rio, mas também do Porto. O projeto visa o reencontro cidade/porto/rio²⁹.

As praças da Alfândega e da Harmonia, antes unidas pela praia, hoje rua, que contêm no seu trajeto as expressões culturais e arquitetônicas, constituem o caminho do novo encontro com o rio, junto à usina resgatada. A idéia é estabelecer um contraponto à praça da Alfândega - a praça Usina.

O muro foi erguido para conter enchentes calamitosas que já estão longe da memória das pessoas. Entre eliminá-lo e correr riscos, a escolha é mantê-lo como suporte de uma atividade lúdica e devolver ao pedestre a segurança e a tranquilidade necessárias aos passeios.

O projeto se estrutura em dois eixos: cultural - de praça a praça, reforçando visuais até o poente, com a valorização da usina, sua arcada e o rio; lúdico

- do portão central do porto, também até o poente, constituindo o passeio de Porto Alegre. Construído sobre o Muro da Mauá, devolve, em seu trajeto, a movimentação no porto e no rio. No extremo leste do projeto, os eixos lúdico e cultural se unem pela Sepúlveda, que articula as praças da Alfândega e a do Reencontro, esta sugerida por trazer de volta o franco acesso ao majestoso portão central e seus prédios laterais, tombados. No extremo oeste, a união é feita para os pedestres no belvedere da passarela da praça da Harmonia e do passeio do Porto Alegre, do qual se vislumbram as áreas recuperadas da nova Ponta do Arsenal com sua seqüência de praças.

Toda a vez que os eixos transpõem pontos importantes da paisagem, novas relações visuais são estabelecidas em homenagem aos monumentos existentes, como o Museu da Imprensa, Casa de Cultura Mario Quintana e Igreja das

29 - RERVISTA PROJETO, op. cit., pg. 76

Dores.

A praça do reencontro, localizada no primitivo cais de madeira, privilegia o pedestre que chega ao porto e ao rio, a partir da praça da Alfândega, mediante a unificação dos pisos. Localizada na extremidade do eixo lúdico, a praça da Ponta do Arsenal especializa-se no lazer ligado aos barcos, bares e restaurantes. Seu limite noroeste é a esquina da praça com o porto, formada pelo encontro do cais com o belvedere triangular. O chafariz iluminado marca o início desta praça voltada para o prazer noturno.

Culminância do eixo cultural, a praça Porta do Sol possui atividades comerciais, cais de barcos de passeio público, relógio de sol e talvez um novo brigue. Simétrica a esta, a praça da Chaminé valoriza a chaminé que terá como base a planta da cidade.

O desvio da primeira perimetral propicia a criação da praça da Usina com vestígios do antigo muro. Na passagem pela praça da Harmonia, taludes nas laterais separam os veículos no fundo do vale, ao mesmo tempo que revestem de verde o muro de contenção. Ao sul, os estacionamentos utilizam grande parte da via desativada.

Não faz parte da proposta a realização de obras excepcionais do ponto de vista técnico ou de alto custo. Pretende-se que as obras sejam articuladas de modo a se obter custos razoáveis e viabilizadas na cronologia desejada.

Terceiro Lugar

Equipe técnica: Arquiteto Samuel Kruchin;
Colaboradores - Érica Harumi Maeda, Baldomero Navarro.

A proposta procura pensar a rearticulação entre a cidade e o rio, e não apenas o muro, para concluir um desenho que a cisão original - que impediu que os eixos perpendiculares ao rio conduzissem ao porto e levou os eixos paralelos a se diluírem e a se fragilizar, dissolvendo-se na proximidade da Usina do Gasômetro - não permitiu acabar³⁰.

Para definição da maior fluidez cidade-rio, propõe-se o rebaixamento da via na ligação João Goulart/Mauá, liberando todo o trecho para constituição do espaço aberto - a praça - que articula a conclusão da convergência dos eixos paralelos ao porto e exige articulação com ele. O autor propõe, então, a definição de um terceiro eixo perpendicular, organizado a partir de edificações laterais, respeitando a estrutura formativa da cidade. Essas construções - hotel, centro de convenções, edifícios administrativos - dinamizam a área central e complementam as atividades previstas para a Usina do Gasômetro, a marina e o porto.

Com a redução da caixa de circulação da Mauá e aproveitamento das áreas de estacionamento, deverá ser criado um bulevar ao longo do muro que termina em um belvedere aberto para o rio. Nos pontos de penetração do porto, praças, encimadas por coberturas que as

30 - RERVISTA PROJETO, op. cit., pg. 77

referenciam na paisagem urbana e são pontos de convergência dos eixos perpendiculares, formam um sistema identificável de acesso físico e visual ao porto. São ante-salas para os galpões reciclados contíguos aos portões, que deverão incorporar funções ligadas à cidade e que tragam o porto até ela.

Entre os eixos Alfândega e Dores, o mercado linear Mauá, edificado a partir do muro existente, tem como principal função unir os eixos citados e reduzir totalmente o impacto do muro como barreira, já que se articula também com os pontos de acesso ao porto, recuperando, ainda, a memória histórica da relação Porto/Mercado.

A marina tem como função fazer a transição entre um espaço urbano denso e o rio, definindo um desenho de fechamento para a península e dinamizando a área central de forma permanente, já que pressupõe atividade constante e infraestrutura complementar (hotéis, restaurantes, empreendimentos turísticos) Elemento de integração global do sistema,

o belvedere articula simultaneamente o bulevar ao longo do muro, a marina de fechamento, a praça associada ao eixo proposto, a continuidade do eixo Andradas até o rio, e resolve a abertura integral para o rio nas cotas de proteção desejadas, sem solicitar demasiado o perfil urbano.

O eixo Andradas é levado novamente ao rio, recuperando a memória de sua relação direta - a praia, além de uma continuidade visual e física. Articula-se com o belvedere sobre a marina.

A proposta busca um mínimo de interferência na cidade edificada, procurando soluções ajustadas às potencialidades da área, dando-lhe o desenvolvimento que sua estrutura parecia aguardar. São poucas as obras de maior porte a serem assumidas pelo poder público, sendo que a marina, centro de convenções, hotéis, cais turístico, reciclagem de galpões portuários e outros poderão ser desenvolvidos em parceria com a iniciativa privada.

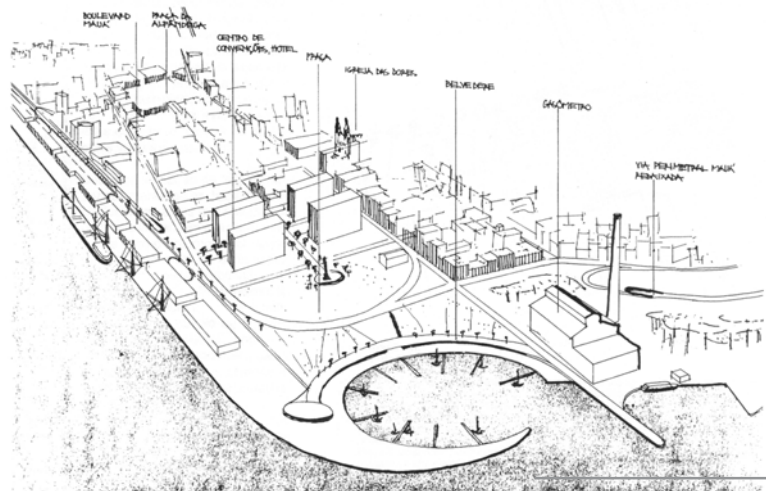


Figura 50 - Perspectiva do Projeto, PROJETO - Abril/95, Fonte - RERVISTA PROJETO, op. cit., pg. 77

Proposta Carlos Eduardo Dias Comas e Equipe

I - PREMISSAS

Porto

conveniência de minimizar intervenções de reciclagem dos armazéns até que se elabore estudo conclusivo sobre as possibilidades de uma revitalização que seria visualmente atrativa³¹.

Mauá

conveniência de minizar intervenções físicas de monta na Mauá até que se elabore plano urgentemente necessário de re-estruturação da acessibilidade ao centro e na re-articulação da ao sistema de circulação metropolitana.

Aeromóvel

abandono de projeto de linha de aeromóvel no centro face a um impacto ambiental negativo e sua escassa viabilidade econômica.

2. BASES

Corredores Visuais Públicos

estabelecimento de corredores visuais públicos com foco no porto e no rio, conjugando abertura de comportas no muro e a eliminação de conexões originalmente inexistentes entre armazéns.

Belvederes

implantação de prédios com aberturas ou terraços constituindo belvederes de uso predominantemente público ao longo da Mauá e João Goulart que configuram borda com visuais garantidos para o rio, aproveitam terrenos sub-utilizados e exploram desníveis topográficos existentes

Articulação Usina-Armazéns do Porto-Orla

previsão de mercado, brigue, ancoradouro, de expansão, da Usina e relocação do Museu do Trabalho para

31 - COMAS, Carlos Eduardo Dias. *Concurso Nacional de Idéias Muro da Mauá*. pg 01-13

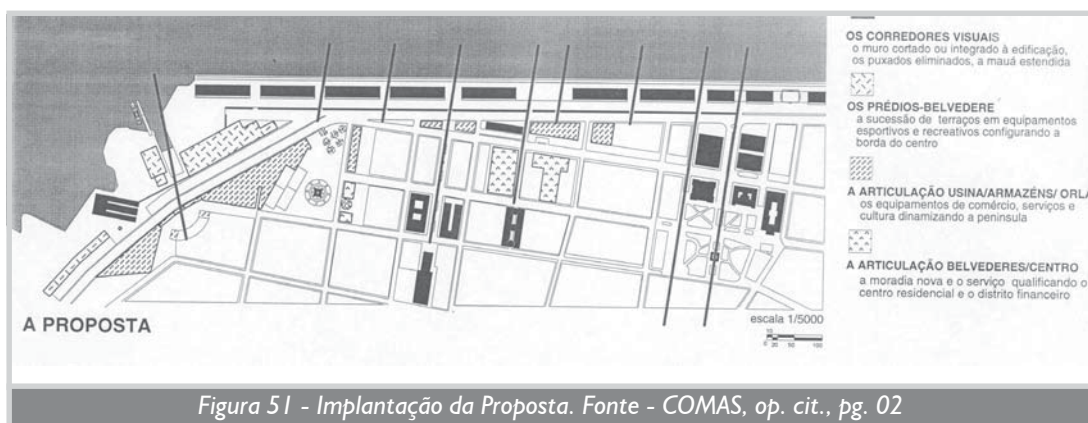


Figura 51 - Implantação da Proposta. Fonte - COMAS, op. cit., pg. 02

induzir o contato pleno entre a cidade e o rio na ponta da península e a articulação físico-funcional da Usina com o porto e o lazer na orla

Articulação Belvederes-centro

equacionamento dos belvederes como parte de equipamentos esportivos, hoteleiros ou empreendimentos habitacionais para articulação físico-funcional das testadas de Mauá e João Goulart com setores diferenciados contíguos

3-Características Lógico

Urbanísticas

proposta que reforça o potencial polarizador da Usina e da Casa de Cultura, qualifica a moradia no centro e um Distrito Financeiro em consolidação, promove uma ocupação de intensidade coerente com condições de acessibilidade da área estudada e oferece óbvio atrativo paisagístico.

Flexibilidade de Implantação

proposta que se desdobra em projetos passíveis de implantação independente, sucessiva ou paralela, admitindo diferentes cronogramas de detalhamento e execução

Facilidade de Viabilização

Política

proposta cujas intervenções essenciais se operam sobre território de propriedade ou jurisdição municipais, a construção do mercado podendo se limitar, em primeira etapa, à ocupação do bolsão intra-muro quase baldio em frente a João Goulart

Facilidade de Viabilização

Urbanística

proposta que ataca de flanco a re-articulação cidade-rio no trecho Sepúlveda-Gasômetro e cuja natureza não compromete decisões de fundo em âmbito mais abrangente sobre o destino do Porto, Mauá e do problemático trecho Mercado-Rodoviária de TREN-SURB

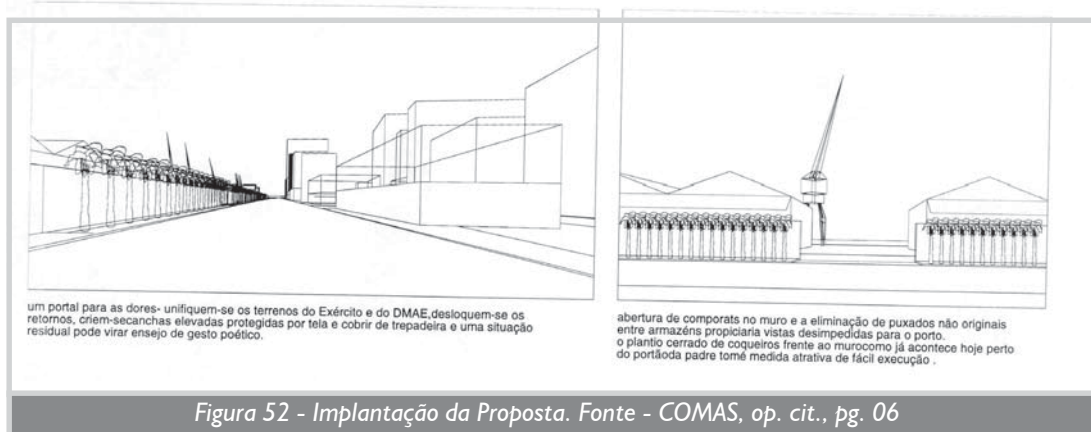


Figura 52 - Implantação da Proposta. Fonte - COMAS, op. cit., pg. 06

Os Projetos Específicos

A. PORTO

PROJETO ARMAZÉM DO PORTO

eliminação de conexões originalmente inexistentes entre armazéns

PROJETO PÓRTICO DA

SEPÚLVEDA

estudo de viabilidade de uso do pórtico e pavilhões adjacentes para serviços associados à instalação de terminal de transporte fluvial de passageiros, a articular com projeto anunciado de remoção de terminal de ônibus na Sepúlveda e plano reestruturador da acessibilidade ao centro.

B. CORREDOR DA MAUÁ E

JOÃO GOULART

PROJETO MURO DA MAUÁ

abertura de comportas e plantio cerrado de coqueiros dando ao muro a feição de canteiro central, alteração de trecho em cotovelo para acesso visual e físico ao Largo das Barcas proposto e incorporação de trecho faceando a João Goulart do lado do rio.

PROJETO AVENIDAS

extensão de braço da Mauá intra-muro para acessar o Largo das Barcas e o mercado proposto, ampliação de calçadas e definição de área azul única ao longo da testada edificada da Mauá e a implantação de rua de estacionamento ao longo da João goulart do lado do rio

C. PONTA DA PENINSULA

PROJETO MERCADO DA PENÍNSULA

implantação de mercado na João Goulart alinhado com a testada edificada da Mauá.

PROJETO BARCAS DA

PENINSULA/LARGO DAS BARCAS

transformação de cais e pier existentes em ancoradouro para ferryboat e barca-piscina incluindo transformação em largo da extremidade extra-muro da Mauá.

PROJETO EXPANSÃO DA USINA/ MUSEU DO TRABALHO

alocação do espaço entre a Usina e a rampa existente para expansão e

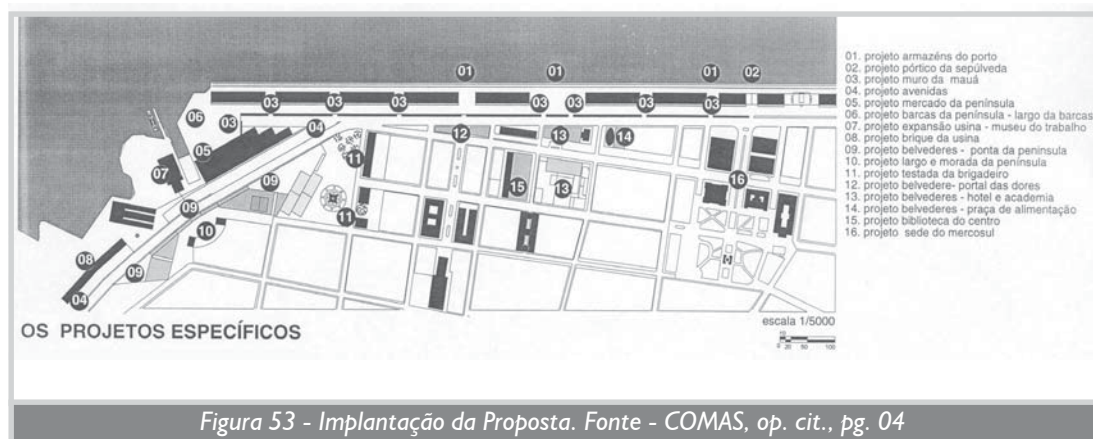


Figura 53 - Implantação da Proposta. Fonte - COMAS, op. cit., pg. 04

acesso principal da Usina, relocando para o mesmo o Museu do Trabalho da Praça Brigadeiro Sampaio.

PROJETO BRIQUE USINA

implantação de linha de pavilhões abertos para brique ao longo da João Goulart

D.PRAÇA BRIGADEIRO SAMPAIO E BORDA LESTE DA JOÃO GOULART

PROJETO BELVEDERES - PONTA DA PENÍNSULA

implantação de centro comunitário, arcada, centro esportivo e almoxarifados municipais com coberturas tratadas como belvederes, vinculados à Praça Brigadeiro e Largo da Península proposto.

PROJETO BELVEDERES - PORTAL DAS DORES

implantação de duas estruturas esportivas sobre térreo vazado incorporando Casa de Bombas nos Quarteirões unificados do DEMA E e da cancha frente ao Hotel de Passagem de Oficiais

F.DISTRITO FINANCEIRO

PROJETO BELVEDERES - HOTEL E ACADEMIA

implantação de complexo de hotelaria, serviços e salas de esporte e ginástica, incluindo terraços com visuais para o porto nos quarteirões entre Mauá-Sete de Setembro-João Manuel - Araújo Ribeiro

PROJETO BELVEDERES - PRAÇA DA ALIMENTAÇÃO

implantação de praça de alimentação sobre garagem em lote entre Montab e Banco Francês

PROJETO BIBLIOTECA DO CENTRO

implantação de biblioteca, lojas e garagem no terreno dos Colis Postaux, face à Casa de Cultura

G.SEPÚLVEDA

PROJETO SEDE MERCOSUL

estudo de viabilidade da reciclagem dos prédios de Correios, Fazenda e Alfandega para sediar o Mercosul, a articular com projeto anunciado de remoção dos terminais de ônibus na Sepúlveda



Figura 54 - Implantação da Proposta. Fonte - COMAS, op. cit., pg. 05

Concurso Porto dos Casais

Edital do Concurso

Apresentação

O Estado do Rio Grande do Sul, através da Secretaria de Estado dos Transportes promove, com a organização do IAB/RS - Instituto dos Arquitetos do Brasil - Departamento do Rio Grande do Sul, o concurso público PORTO DOS CASAIS, com o fim de selecionar a melhor proposta para a revitalização do Cais Mauá de Porto Alegre, que incluirá o Plano Diretor Urbanístico do Cais. O Governo do Estado do Rio Grande do Sul fundamenta este Concurso Público no Programa de Revitalização das Áreas Portuárias - REVAP - do Ministério dos Transportes, alterada pela Lei Número 8.883 de 08 de junho de 1994 e suas modificações por Medidas Provisórias. O Concurso será desenvolvido em duas etapas:

Na Primeira Etapa, com prazo de elaboração de 70 (setenta) dias, contados a partir do início das inscrições, os concorrentes desenvolverão o Pré-plano Diretor Urbanístico do Cais Mauá e o Estudo Preliminar do Pórtico Central e armazéns "A" e "B", cabendo à Comissão julgadora, a seleção dos três

melhores trabalhos, sem classificação. Concluída esta etapa, os arquitetos responsáveis pelos trabalhos selecionados e suas equipes deverão submeter suas propostas ao Debate Técnico em Audiência Pública, que será realizada no 19 andar do edifício sede da Secretaria dos Transportes.

Na etapa final, com prazo de elaboração de 30 (trinta) dias, os três concorrentes selecionados na Primeira Etapa desenvolverão o Plano Diretor Urbanístico do Cais Mauá e o Anteprojeto do Pórtico e armazéns "A" e "B".

O concorrente vencedor do concurso, escolhido nesta etapa pela Comissão Julgadora como autor do melhor trabalho, será contratado pelo Promotor do Concurso, para o desenvolvimento do Projeto Executivo Completo de Arquitetura do Pórtico e armazéns "A" e "B", incluindo todos os demais projetos necessários à execução e à implantação da obra.

As condições gerais deste Concurso foram definidas pela Comissão Organizadora, integrada por representantes dos órgãos públicos e entidades envolvidas com o Programa de Revitalização do Porto de Porto Alegre - Concurso Porto dos Casais - e composta pelas seguintes pessoas:

31 - IAB/RS; Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Porto dos Casais - Concurso Público de Arquitetura do Cais Mauá do Porto de Porto Alegre. Edital do Concurso, Porto Alegre 1996. pg. 02-06

Guilherme Socias Villela, Alberto Walter de Oliveira, Juliana Erpen, Neuma Sibila Mísio, Newton Burmeister, Margarete Costa Moraes, Luis Fernando Schuler, Maria Lucila La Porta Arrobas da Silva, Lais Salengue, Anton Karl Bidermann, Sérgio Sant'Anna Pegoraro, Tito Celso Viero, Carlos Maximiliano Fayet.

Cabe a esta Comissão Organizadora dar orientação e assistência à Comissão Coordenadora e à Comissão Julgadora do Concurso Porto dos Casais.

Justificativa

“Ese es el río, él está allí, nosotros estamos aquí. ...plantear una actitud frente al río. Penetrarlo, tenerlo alrededor, sentirlo cercano, amable, conocido. Vivir su riqueza como un companero de juego necessário, indispensable. Juntarlo con el sol y disfrutarlo en compañía de otros. Convertir un poco del río en un amigo cotidiano.”...

...”De los cuatro elementos que tradicionalmente componen todo lo existente, fuego, tierra, aire y agua, esta última simboliza en el ser humano su mundo emocional, siendo también el medio en el cual la ciencia considera que comenzó la vida en el planeta. Más allá del sinnúmero de implicaciones que surgen solo de estos dos datos fundantes, por experiencia propia sabemos que

la vista del agua, su sonido, y también el contacto com ella al fluir sobre nuestro cuerpo producen en nuestro cuerpo producen en nuestro ánimo un notable efecto bienhechor. No en vano las orillas del mar, de los ríos y de los lagos son lugares tan buscados para el descanso, recreación y lazer,” (Lala Méndez Mosqueira).

O porto da capital gaúcha estimula há algum tempo projetos que visam a adaptá-lo ao uso da população e do turismo. O Governo do Estado do Rio Grande do Sul, através do Grupo Diretivo, formado pelas Secretarias de Estado dos Transportes, Turismo, Cultura e Secretaria de Desenvolvimento e Assuntos Internacionais, depois de estudar a viabilidade de transformar o Pórtico Central e os Armazéns “A” e “B”, considerados e tombados como Monumento Nacional, em espaço cultural permanente, decidiu realizar este concurso como forma legal e democrática de iniciar o programa de Revitalização do Porto de Porto Alegre - Porto dos Casais.

O conjunto do Cais do Porto de Porto Alegre que se estende pela margem esquerda do Rio Guaíba, tem a extensão de 8420 metros de comprimento e compreende a partir do extremo sul do Porto, o Cais Mauá (ou Central), as docas, o Cais Navegantes e o Cais Marcílio Dias. Ao longo desta distância, desenvolvem-se os armazéns, docas, edificações, infra-estrutura de

de atracação de embarcações e depósitos de cargas e materiais de construção.

Mauá é o cais mais antigo de Porto Alegre, com uma extensão linear de 1.416,80 metros, localiza-se na área central e é formado basicamente de armazéns, retroárea de tráfego portuária (entre os armazéns e o Muro da Mauá) e a beira do cais onde se localizam os guindastes que operam a carga e descarga de navios de longo curso, cabotagem e navegação interior. No Cais Mauá estão também localizados: a) o edifício do DEPREC - Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais; c) o refeitório dos trabalhadores do Porto; d) o prédio do escritório técnico dos serviços de dragagem; e) a área de oficinas e almoxarifado do DEPREC, vizinha à antiga Usina do Gasômetro.

A área do Porto, escopo do concurso Porto dos Casais, inclui todas estas áreas e edificações, e tem como limites de intervenção direta parte da UTSI II - UTF 01 - Unidade Territorial Funcional do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre - Lei Complementar Número 43 de 21 de julho de 1979, com alterações posteriores, compreendendo o perímetro descrito a seguir: a noroeste a linha reta da borda do Cais Mauá até o vértice da primeira doca; a leste o prolongamento desta linha de borda da mesma doca até o muro da avenida Mauá; a nordeste o muro da avenida Mauá até o encontro

com o muro de divisa do DEPREC; ao Sul a linha do muro de divisa entre o DEPREC e a Usina do Gasômetro, até encontrar a margem do rio Guaíba; e a oeste a linha sinuosa da margem do rio junto a área das oficinas do DEPREC até encontrar o ponto inicial da linha reta do Cais Mauá definida inicialmente.

Além da área de intervenção direta, os concorrentes deverão estudar a acessibilidade e outros aspectos do entorno urbano, necessários para adequar o fluxo de pessoas e o sistema viário na área a ser revitalizada do Porto de Porto Alegre.

Objeto

1- O Concurso objetiva a escolha do profissional ou equipe a ser contratado para o desenvolvimento do Projeto Executivo Completo do Pórtico Central, armazéns "A" e "B" do Porto de Porto Alegre. O escopo do Concurso está delimitado pelos mapas anexos ao Edital, devendo os concorrentes adequarem suas propostas às condições estabelecidas por este Edital e pelas normas fixadas no Regulamento.

2- O concurso será desenvolvido em duas etapas, correspondendo a primeira, ao processo de seleção e premiação dos três melhores trabalhos em nível de *pré-plano* para o Cais Mauá e em nível de *Estudos Preliminares* para os espaços do Pórtico Central e dos

armazéns “A” e “B”. Na etapa final o concurso escolherá o melhor trabalho, entre os três selecionados na primeira etapa, desenvolvidos em nível de Plano Diretor para o Cais Mauá e em nível de Anteprojeto para o Pórtico Central e armazéns “A” e “B”. O autor do melhor trabalho, declarado vencedor pelo Júri, será contratado para o desenvolvimento do Projeto Executivo Completo do Pórtico Central e armazéns “A” e “B”, conforme as condições estabelecidas na Minuta do Contrato.

Pressupostos Básicos

Os debates realizados na Comissão Organizadora do Concurso Porto dos Casais, formada por entidades representativas da sociedade, permitiram formular os pressupostos básicos do concurso, que são:

Para o Plano Diretor do Cais Mauá

1- Proporcionar, através da revitalização da área do Porto de Porto Alegre, o retorno do cais ao convívio da cidade, criando um novo ponto de encontro da população junto ao Rio Guaíba. A reconversão do porto, com novos usos, deverá contribuir para a retomada da Área Central de Porto Alegre, integrando este importante setor urbano às obras de recuperação e animação de edifícios, que iniciaram com a restauração do Theatro São Pedro, a casa de Cultura Mario Quintana, o solar dos Câmaras e a Usina do Gasômetro.

Vista mais amplamente, a integração da área revitalizada do Porto permitirá a continuidade de caminhos:

a) o percurso ao longo da margem “natural” do rio Guaíba, a partir do Parque Marinha do Brasil e avenidas Edvaldo Pereira Paiva e João Goulart.

b) o percurso urbano “cultural” da rua dos Andradas;

2- Recompôr o caráter evocativo do porto, importante presença na história do desenvolvimento agro-industrial do Rio Grande do Sul, e integrar este grande espaço linear aos significativos sítios arquitetônicos do centro da cidade, que são: **a)** o conjunto formado pelo Centro 24 horas, a Esquina Democrática, a Praça XV de Novembro, o Paço Municipal, o Largo Glênio Peres e o Mercado Público; **b)** o conjunto de edifícios públicos adjacentes à avenida Sepúlveda e à Praça General Osório - Antiga praça da Alfândega - ; **c)** a Igreja das Dores através da avenida Padre Tomé; e **d)** o amplo espaço formado pelo início da rua dos Andradas, Praça Brigadeiro Sampaio - antiga praça da Harmonia - e Usina do Gasômetro.

3- Criar condições de acesso fácil e seguro de pessoas e veículos à área revitalizada do Porto no Prolongamento das vias destes sítios arquitetônicos.

4- Estabelecer como público alvo do empreendimento a população local e

os turistas, prevendo atividades e ocupações para estes usos. Conceber o projeto de modo que a área se constitua em um espaço público e democrático, privilegiando a afluência diária da população ao local.

5- Oferecer condições para alojar espaços multifuncionais nos limites de intervenção direta da área revitalizável do porto, atividades terciárias de animação permanente compatíveis com a localização comercial e serviços. Estes usos deverão ser determinados por estudos de Viabilidade Econômica, prevendo, inclusive, influir na localização de novos empreendimentos na área central de Porto Alegre, especialmente na Ponta da Península - Ponta do Gasômetro - onde poderão ocorrer oportunidades geradas pela valorização imobiliária da própria revitalização do Porto.

6- Descartar, nos limites de intervenção direta, a possibilidade de empreendimentos imobiliários de destinação residencial, sendo este uso somente tolerável na área enquanto secundário e complementar das outras atividades.

7- Considerar a importância fundamental que a extensa área do Cais Mauá - desde o armazém "B3" até a Usina do Gasômetro - exerce no desenho do perfil inconfundível desta parte antiga da cidade, a qual, ao longo do tempo, vem constituindo uma marca da sua identidade, definindo um limite e

emoldurando a paisagem urbana do promontório visto do noroeste.

8- Garantir a ambiência e a visibilidade externa da Usina do Gasômetro e de sua chaminé, bem como suas visuais, a partir da Usina, que permitam compreender aspectos essenciais da formação e desenvolvimento da cidade. No espaço lateral à Usina, junto sua fachada norte, recomenda-se evitar edificações que possam competir formalmente com este importante monumento arquitetônico, prejudicar a integridade de sua fachada ou a visibilidade neste lado do prédio.

9- Considerar no Plano Diretor o espaço para a sede da FOSPA - Fundação Orquestra Sinfônica de Porto Alegre, conforme os elementos do programa de necessidades que compõem os Anexos das Bases do Concurso.

10- Funcionar como porta da cidade, incorporando os fluxos de turismo local, regional e internacional pelas facilidades que o lugar possui de estar na área central da cidade, no percurso viário das principais estradas que lhe dão acesso e na margem navegável do Rio Guaíba.

11- Conceber a revitalização da área do porto como um empreendimento urbano, a ser predominantemente absorvido pela iniciativa privada.

Caberá ao setor privado, através das formas legais, com a cessão das áreas e das instalações portuárias revitalizáveis, investir na execução de obras e serviços de seu interesse.

- Atividades Complementares.

12- Conceber variáveis econômicas que viabilizem a concretização do Porto dos Casais, segundo as políticas e as diretrizes do programa de Revitalização da Áreas Portuárias - REVAP - do Ministério dos Transportes, inclusive a geração de receita que possibilite investimentos de infraestrutura no Cais Navegantes, que sucederá o Cais Mauá em suas operações portuárias.

Para o Anteprojeto do pórtico Central e dos Armazéns “A” e “B”

- Prever espaços, tendo como base as seguintes atividades :

- Centro de informações turísticas, organização de visitas e venda de ingressos;

- Cais de atracação de embarcações de turismo;

- Memorial do Porto

- Multiatividades: exposições de artesanato de produtos do Rio Grande do Sul, Leilões e lançamento de Produtos;

- Lojas de Artigos de Turistas e comercio em geral, compatíveis com a escala do empreendimento

-Pequenas lojas de conveniência;

- Restaurantes e Bares

GERAL

PORTO ALEGRE

A cidade reencontra o seu porto

Os projetos que venceram a primeira etapa do concurso para a reurbanização do cais serão debatidos hoje

RONALDO BERNARDI, BANCO DE DADOS/ZH 23/12/94



Porto dos Casais: um júri formado por arquitetos do IAB decidirá qual projeto de reurbanização será executado no porto da Capital gaúcha

ELIANE BRUM

Mesmo que o sol se erga sobre Porto Alegre como faz todas as manhãs e o frio açoite a população como sempre nesta época do ano, hoje não é um dia comum para os porto-alegrenses. Das 14h às 19h, no auditório do prédio da Secretaria Estadual dos Transportes, será travado um embate que vai mudar a fisionomia da cidade. As três equipes vencedoras da primeira etapa do concurso Porto dos Casais vão defender suas propostas para a mudança do cais do porto numa audiência pública. No centro do debate está um personagem que há mais de duas décadas move os corações e mentes dos porto-alegrenses, acirra paixões e ódios em ricos e pobres, velhos e jovens, gremistas e colorados. O Muro da Mauá, a cortina de concreto que exilou o rio da cidade, está começando a cair. A grande questão é descobrir qual é a melhor solução entre as três para proteger a capital de enchentes como a de 1941 e, ao mesmo tempo, varrer o paredão da discórdia do mapa da cidade.

Para que a população possa se posicionar e participar do debate com conhecimento de causa, **Zero Hora** apresenta nas duas páginas seguintes os três

projetos que querem mudar o futuro do cais do porto. Dos três, dois derrubam o muro e o outro o reduz a apenas um metro de altura. Dos 39 concorrentes do concurso promovido pelo governo do Estado e coordenado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), eles foram os três selecionados para a final. O grande vencedor será escolhido por um júri do IAB e o resultado, divulgado no próximo dia 16 de agosto. A audiência da tarde de hoje será a única oportunidade para a comunidade cobrir os concorrentes de perguntas, tirar dúvidas e esmiuçar detalhes. Depois, só resta torcer pelo candidato que ocupar o coração de cada um.

Os projetos desenharam o futuro dos 1.500 metros do Cais Mauá — que será aposentado como porto para virar espaço de lazer, cultura e convivência dos porto-alegrenses. Os arquitetos foram incumbidos da missão de traçar uma proposta para a recuperação dos históricos armazéns A e B e do Pórtico Central, e um plano-diretor para toda a área. Terminais hidroviários, shoppings, hotéis cinco estrelas, restaurantes

panorâmicos, escolas náuticas e até boates povoam as soluções apresentadas pelas equipes de arquitetos. Seja qual for o vencedor, o cais do porto vai mudar. E com ele a cidade.

O secretário estadual dos Transportes, Guilherme Socias Villela, prevê a execução total do projeto vencedor até o ano 2001. Ainda em 1996 deverão começar as obras de recuperação e adequação dos armazéns A e B e do Pórtico Central e a concorrência pública para o arrendamento de toda a área do cais. O investimento para a transformação do cais do porto será privado. Ainda não está decidido se o governo vai arrendar a área total para a empresa vencedora da licitação ou vai fiatar o cais

A recuperação do porto começa em 1996 e a execução total do projeto está prevista para o ano 2001

para a concorrência. O certo é que caberá à iniciativa privada implantar o projeto e, em troca, ter o direito à sua exploração por um tempo ainda não definido.

Os recursos decorrentes do arrendamento deverão financiar a instalação de um novo e moderno porto de navios, no Cais Navegantes — entre a estação da Trensurb e a ponte do Guaíba. O único

investimento do governo do Estado será a construção do prédio da Orquestra Sinfônica de Porto Alegre (Ospa), com localização prevista nas proximidades da Usina do Gasômetro. Villela acredita que as obras do novo edifício, uma antiga aspiração da comunidade, já começam no próximo ano.

O Porto dos Casais, como será chamado o novo cais do porto, tem a pretensão de encerrar duas polêmicas que movem a cidade nas últimas décadas. Muitos já foram os governadores, prefeitos e vereadores que se lançaram como os homeis públicos capazes de reurbanizar o decadente cais do porto. Nunca deu em nada além de palavras ao vento que não chegaram a alvoroçar as águas do Guaíba. Com o Muro da Mauá o trauma foi maior ainda. Desde que o primeiro tijolo foi assentado com sua promessa de exílio, a população já se dividiu em trincheiras de amor e de ódio. A versão gaúcha do Muro de Berlim também já foi pintada, pichada e musicada. Só não foi ainda bordada. Se desta vez Porto Alegre finalmente se reconciliar com o porto e o rio, o leste do Rio Grande vai viver sua versão particular da reunificação das Alemanhas. E o dia de hoje, mais do que especial, será histórico.

SEGUIE

Figura 55 - BRUM, Eliane. A cidade reencontra seu Porto. *Jornal Zero Hora*; seção Geral, Porto Alegre, quinta-feira 4 de julho de 1996. pg 67.

Análise Comparativa entre o Projeto Porto dos Casais e a Consultoria da Fundação José Bonifácio da Universidade Estadual do Rio de Janeiro

O desenvolvimento da análise comparativa entre o Projeto Porto dos Casais e a Consultoria da Fundação José Bonifácio³³ (Anexo B-4) está baseada apenas nos fatos que, a nosso entender, são realmente significativos.

Sendo assim cabe salientar que o objetivo da pesquisa é de catalogar e listar os projetos para a área em estudo buscando compreender os motivos da situação atual da área portuária. Neste sentido, assim como nas demais propostas, não desenvolveremos análises críticas da proposta em si, mas procuramos elaborar um quadro comparativo entre a proposta vencedora do concurso e a contraproposta da Fundação.

Porém no que se refere à Consultoria da Fundação José Bonifácio, é necessário algumas considerações dos pontos relevantes para a compreensão dos fatores que motivam a inércia atual das políticas públicas para área em questão.

Neste caso, é necessário lembrar que, por trás dos pareceres técnicos de ambas propostas, existe uma disputa política intensa, que gera um ruído muito grande. Em meio a discursos inflamados entre ambos os lados, existe muita desinformação.

É natural, pois trata-se de uma área nobre da cidade e muito complexa. A revitalização de um porto passa por uma avaliação das atividades portuárias, de um novo zoneamento urbanístico, das conseqüências na hidrologia, fatores econômicos, etc... É um debate naturalmente multidisciplinar, para o qual a construção de uma idéia consensual torna-se difícil.

O método comparativo utilizado consiste basicamente em confrontar ambas propostas para organizar e listar quais são, de fato, os pontos de discórdia e também onde elas convergem para uma solução similar.

I) A primeira situação é quanto a concepção dos projetos. O Concurso Porto dos Casais nasce de forma dissociada do porto. Basicamente, decidiu-se pela divisão do Porto de Porto Alegre. O Cais Mauá inteiro seria revitalizado urbanisticamente, e o porto seguirá suas atividades a partir do cais Navegantes, porém não foi elaborado previamente um programa de reestruturação portuária de fato, era uma amputação do porto, simplesmente se desativaria o Cais Mauá primeiro, dando-lhe um novo uso; depois se resolveria o restante do porto.

Em oposição a isto, por entender que o Porto de Porto Alegre ainda era viável economicamente, está a

33 - BONIFÁCIO, Consultoria Fundação José. *A Cidade e seu Porto*. Universidade Estadual do Rio de Janeiro, 1999.

Consultoria da Fundação José Bonifácio. Em seu relatório, a Fundação entende que o porto é viável, e existe um grande potencial de cargas em Porto Alegre e na região metropolitana.

Sua decadência é atribuída à falta de políticas e investimentos públicos no setor, levando o cais à situação atual de baixa produtividade.

O relatório demonstra, por diversos métodos, todo o potencial de cargas que o porto poderia utilizar para reativar a atividade portuária.

A questão é que a falta de políticas e investimentos que levaram a decadência do porto poderia ser revertida com a volta das políticas e investimentos públicos e privados.

Segundo o relatório “(...) o futuro do Porto de Porto Alegre foi avaliado, e condenado, em função de um único critério, que chamaremos de “paradigmático”: o da evolução e da transformação tecnológica dos sistemas de transportes, em geral, e de navegação marítima. Este paradigma, supostamente alicerçado em bases técnico-econômicas, parece ter norteado as políticas e a gestão do Porto de Porto Alegre...” e segue mais adiante “... o que caracteriza a evolução do PPOA e da navegação interior do RS é a ausência de políticas de planejamento e de investimentos.”³⁴

2) Quanto ao Porto dos Casais, a crítica da Consultoria da Fundação José Bonifácio vê o Concurso como “o fim do

Cais Mauá (e do Porto de Porto Alegre).”

Esta frase é extremamente representativa de um discurso que permeia todo o relatório da Consultoria: Além disto, existe um nítido desequilíbrio entre o desenvolvimento rico, coerente e bem estruturado quanto à defesa das atividades portuárias e do breve desenvolvimento em relação às críticas ao Concurso.

A própria lista dos entrevistados, recheada representantes municipais (que têm pouca influência no porto pois ele ainda é de responsabilidade Estadual e Federal) e de portuárias (interessados na manutenção do porto), e escassos representantes do Governo Estadual, sem contar os autores do Concurso Porto dos Casais, entre eles o arquiteto Carlos Fayet, então presidente do IAB-RS, e principalmente o arquiteto vencedor do concurso Alberto Adomilli. Além disso, as diversas defesas do Município (contratante do relatório) e a crítica sistemática ao Concurso e ao Governo do Estado, a nosso ver, geram um certo descrédito desnecessário ao relatório.

Ao longo da análise, chamaremos a atenção de alguns destes fatos, os mais significativos em relação ao fraco

35- Refere-se aos galpões do DEPREC, principalmente ao pavilhão da Tesouras; no entanto considero exagerado o valor dado ao edifício já que não era visto ou acessível a população. Nunca foi uma paisagem marcante para a cidade como, por exemplo, o conjunto de armazéns do Cais. Por outro lado a sua demolição permite criar uma área livre importante para uma eventual revitalização urbanística.

³⁴ - BONIFÁCIO, op. cit., p. 05.

desempenho do relatório sobre a Arquitetura e Urbanismo.

Conforme o relatório, “No total, o mesmo compreenderia uma área de aproximadamente 80 mil m², ao longo de 1,5 mil metros do Cais Mauá, desde a Usina do Gasômetro até as Docas. O projeto (Porto dos Casais) respeitava o valor histórico- construtivo dos armazéns e do pórtico central, este último já tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional- IPHAN, juntamente com os armazéns adjacentes (AeB), e transformava radicalmente o setor sul, desde a ponta do Cais até a Usina do Gasômetro, onde também existiam outros prédios de indubitável valor histórico³⁵.

Independentemente dos méritos do projeto, que lamentavelmente opera uma descaracterização do próprio espaço portuário como valor cênico da proposta ao tentar refundá-lo, e que ademais apresenta outros problemas de resolução funcional, integração com a cidade, e ambiental, impacto sobre a beira do rio³⁶, o mesmo deixava em aberto uma primeira questão essencial: as atividades econômicas do porto, porque, no momento de formalizar a proposta, o porto não apenas se encontrava ativo,

36- Apesar da crítica contundente ao Concurso Porto dos Casais, o consultoria da Fundação José Bonifácio simplesmente cita uma série de supostos problemas e não os desenvolve. Quais problemas de resolução funcional, integração com a cidade e ambiental são estes?

É difícil aceitar este tipo de crítica, é muito superficial para uma consultoria específica sobre este tema. - BONIFÁCIO, op. cit., p. 26.

quer dizer, tinha um importante volume de cargas sendo movimentadas, como também o Cais Mauá era o âmbito mais importante de toda essa movimentação.”

Na realidade, quanto à crítica ao Concurso Porto dos Casais, o relatório é consistente, desenvolvendo-se apenas na tese de que o Porto de Porto Alegre é viável economicamente e que primeiro se deve reestruturar o porto e ,a partir do novo zoneamento portuário, definir quando e como será realizada a revitalização urbanística do Cais.

“O Projeto do Porto dos Casais, para além de suas características próprias quanto a ser uma proposta de recuperação urbana que não respeita o preciosíssimo patrimônio de arquitetura industrial que os armazéns de madeira representam no nível nacional e também internacional, é emblemático de um discurso que marginaliza o porto enquanto instrumento de desenvolvimento econômico. É exatamente com o Porto dos Casais que a tragédia do porto (uma situação paradoxal) e da hidrovía se torna uma farsa , uma situação absurda. O zoneamento do porto deveria ter sido feito em função da recuperação urbana, e não esta aproveitar os espaços que a modernização do porto iria proporcionar para um *waterfront* que funcione como meio de reencontro entre a cidade e a água, inclusive com as funções portuárias.³⁷”

37- BONIFÁCIO, op. cit., p. 91.

De resto, no que tange à arquitetura e urbanismo do Concurso Porto dos Casais, o relatório mostra-se fraco. A discrepância de qualidade entre os argumentos portuários e urbanísticos é tão grande que passa a impressão de que o relatório não foi efetivamente multidisciplinar; parece ter sido realizado apenas por técnicos em operações portuárias, o que limita em muito o resultado da pesquisa.

Como nosso interesse é em relação às implicações arquitetônicas e urbanísticas, não vou comentaremos os argumentos quanto a viabilidades econômicas do Porto de Porto Alegre, os esforços vão se concentrar na compreensão dos fatos referentes à revitalização urbanística. Se o porto vai ou não vai, se deve ou não deve ser reestruturado enquanto porto é uma discussão importante, mas que não cabe a nós julgarmos, pois não é nossa habilitação técnica.

3) Na proposta de zoneamento portuário, a Consultoria divide o Porto em uma área de “Waterfront” no Cais Mauá, destinada à revitalização urbanística; um terminal multipropósito na área das Docas; um terminal de grãos e outro de fertilizantes e sal no Cais Navegantes, definindo o extremo do Cais Navegantes e o cais Marcílio Dias como área de reserva portuária.

Este zoneamento é interessante, por isso devemos prestar atenção em alguns pontos específicos. Primeiro o



Foto 19- Docas viraram cemitérios de navios
Foto do Autor.

fato de a Consultoria estar criando um waterfront justamente no Cais Mauá, praticamente do mesmo tamanho da área do Concurso Porto dos Casais.

Depois vem a proposta do aterramento das Docas para criação de um terminal multipropósito, o que a princípio parece ser interessante, pois as docas atualmente se tornaram um cemitério de navios sem nenhuma atividade portuária.

Quanto ao Cais Navegantes, o relatório é bastante claro. “No entanto, como já foi várias vezes apontado ao longo deste relatório, e que é de conhecimento público, **o Cais Navegantes tem que ser reforçado (ou reconstruído, se for o caso)**, para poder servir a essa função. Ademais, terá que ser provido de uma linha de guindastes, e de um gerador de energia para a sua alimentação. Só nessas condições o terminal de fertilizantes e sal poderá começar a funcionar, e as atividades do Cais Mauá serem definitivamente transferidas para esse

38- BONIFÁCIO, *op. cit.*, p. 148.

39- BONIFÁCIO, *op. cit.*, p. 151.

setor.³⁸”

Para a área de reservas, é previsto: “Finalmente, as áreas atualmente ocupadas pelos areeiros deverão ser progressivamente disponibilizadas como áreas de reserva do porto, desde o terminal de Ciagram (Serra Morena) até o elevado da ponte numa primeira etapa, e até a foz do rio Gravataí numa etapa posterior (incluindo a transferência do parque e dos clubes náuticos)³⁹”.

Isto é relevante para dar uma dimensão da obra proposta, que parece mais uma reconstrução que uma reestruturação do porto. Aterrar as docas para criar um novo terminal implica não só a criação do cais, mas de toda a parte de apoio; é um terminal novo.

O próprio texto do relatório diz explicitamente que talvez seja necessário reconstruir o Cais Navegantes para adequá-lo aos novos usos previstos e, finalmente, rever as concessões de todos os terminais areeiros e ainda desalojar, inclusive, os clubes náuticos. É, sem dúvida, uma obra gigantesca.

Ressaltamos estes fatos para apontar algumas considerações que não consideramos muito coerentes na proposta do waterfront, que é o que nos interessa. Existe, a nosso ver, uma certa incongruência em alguns pontos, pois, se depois de toda a polêmica a área do waterfront fosse exatamente igual à do Concurso Porto dos Casais o tiro sairia pela culatra. A Prefeitura que

encomendou o relatório, por ser contrária ao projeto, estaria respaldando a proposta.

No que se refere ainda ao chamado “waterfront”, o zoneamento proposto pela Consultoria difere do proposto pelo Porto dos Casais em apenas três pontos.

Em ambos, a grande maioria do Cais Mauá é destinada a uma revitalização urbanística e ambos preservam o conjunto dos galpões do Cais, porém com novos usos.

É interessante que, em ambos, a doca I vira um terminal Hidroviário.

A discórdia começa quanto à possibilidade de demolição ou não dos galpões das oficinas do DPREC, principalmente do Pavilhão das Tesouras.

Particularmente, não consideramos tais galpões tão relevantes enquanto patrimônio histórico, consideramos sim mais útil a utilização da área para abrigar aqueles elementos que não cabem nos limites dos galpões mas são importantes para a ativação de todo o conjunto urbanístico.

Justificando a posição, eles não fazem parte dos armazéns do Cais que representam o mais tradicional skyline de nossa cidade. É quase uma assinatura da cidade. Os galpões do DPREC não, estão escondidos atrás do Muro da Mauá e dentro da área de acesso restrito do Cais. A grande maioria da população nem sabe que existem. Muitos vieram a conhecê-los durante a Bienal, antes disso o acesso não era possível. Além do mais

não é uma área tombada.

Acreditamos ser mais a criação de um ponto de discórdia intencional, porém esta discussão literalmente virou fumaça depois do incêndio do Pavilhão das Tesouras. Se o Pavilhão das Tesouras era um dos pontos de atrito, ele simplesmente deixou de existir.

Outro ponto de discórdia é o edifício sede da SPH que, no Concurso Porto dos Casais, era convertido em um hotel 3 estrelas. Julgamos que este não era um dos fatores essenciais do projeto e, se fosse o caso, a equipe do arquiteto Alberto Adomilli conseguiria reorganizar o projeto.

No entanto, a proposta da Consultoria novamente parece (um pouco) forçada. Segundo o novo zoneamento para o Cais, proposto pela Fundação José Bonifácio, o edifício se manteria como sede da autarquia portuária. É estranho, pois está se deslocando toda a atividade portuária para a área das docas, Cais Navegantes e Marcílio Dias em uma obra gigantesca, no entanto, se mantém a sede administrativa lá na extremidade, dentro do waterfront.

A sede não deveria estar no centro das atividades portuárias? No próprio

Cais Mauá, a sede está bem no meio do porto. Por que, nesta grande reestruturação proposta, não haveria um local mais adequado para a sede administrativa?

A Fundação também diverge quanto ao uso dos armazéns B1, B2 e B3 que, na proposta do Concurso se transformam em um Shopping Center temático. Ao contrário, a Fundação

mantém as atividades portuárias neste resto de cais, o que também causa estranheza já que está proposto o aterramento das docas para a criação de um terminal multipropósito.

Enfim, se analisarmos friamente os fatos, verificaremos que a distância entre as duas propostas não é tão grande quanto parece. Se a Consultoria da

Fundação José Bonifácio, por um lado, serve como um manifesto em defesa do Porto de Porto Alegre; por outro, é o atestado de que o Cais Mauá é passível de uma revitalização urbanística.

A preservação ou não de determinados armazéns ou edifícios é uma questão menor que a revitalização urbanística em si.

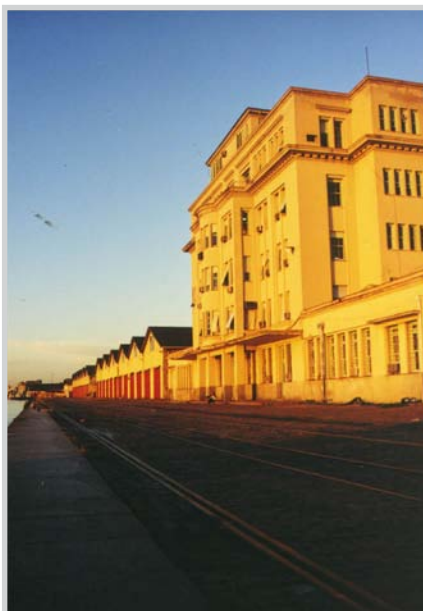


Foto 20 - As construções alteram o perfil da cidade. Foto do Autor.

Polêmica

O Concurso Porto dos Casais gerou uma grande polêmica, envolvendo o IAB (Instituto de Arquitetos do Brasil), os participantes do concurso, a Prefeitura Municipal, o Governo do Estado e diversos setores da sociedade. O processo foi amplamente noticiado pela imprensa, que registrou o impasse político entre Prefeitura, governada pelo PT (Partido dos Trabalhadores) e Governo do Estado, PMDB (Partido do Movimento Democrático Brasileiro).

O resultado foi o engessamento do Concurso, através de inúmeros entraves impostos pela Prefeitura, que foi adiando o desenvolvimento do projeto até que o partido da Prefeitura venceu as eleições para o Governo do Estado, esgotando definitivamente as esperanças da equipe vencedora do concurso de ver seu projeto implantado.

Mas este processo foi lento e de desgaste mútuo ao longo de anos. A seguir, um breve apanhado das notícias publicadas nos principais jornais do Estado que refletem a evolução do problema.

Em 27 de março de 1996, a euforia com o lançamento do Concurso (Fig 56); logo a seguir a divulgação do projeto vencedor, coordenado pelo arquiteto Alberto Giuseppe Pio Adomille em 12 de Agosto de 1996. Segundo Moacyr Moojen Marques, Presidente da Comissão Julgadora “O vencedor foi o

que mais se adequou a este critério” enquanto o jornal descrevia o projeto como “O charme do projeto, porém, está na alternativa apresentada para a derrubada do muro. Adomilli e sua equipe propõem a instalação no cais de 380 placas de concreto, que formarão uma ciclovia de 4m de largura. Em caso de enchente, as placas poderão ser erguidas por guindastes e encaixadas em valas, transformando-se num muro de 3,6 metros de altura.³⁸”

Após algum tempo, começam a surgir críticas ao projeto vencedor do Concurso e entraves como noticiado no jornal do Comércio do dia 28 de junho de 1996 “Comissão Municipal estuda projetos do Cais” figura 61. No ano seguinte o Correio do Povo, do dia 27 de abril de 1997 “Retirada do Muro depende de Laudo”, figura 62 ou na nota de José Barrionuevo no dia 1º de abril de 1997, figura 63.

Em contrapartida surgiram diversos questionamentos quanto as políticas da prefeitura para o Centro de Porto Alegre

A população assistiu a uma disputa política lamentável que em nada contribuiu para o Porto ou para a Cidade de Porto Alegre.

38 - *Escolhido Projeto para o novo cais. Jornal Zero Hora. Seção Geral. Porto Alegre, 17 de Agosto de 1996.*

GERAL

QUARTA-FEIRA, 27 de março de 1996 — 7

Cidade vai concretizar dois sonhos

Um é o Complexo Cultural do Theatro São Pedro e o outro a esperada revitalização do Cais do Porto

Dois antigos projetos há muito sonhados por Porto Alegre começaram a tomar forma ontem à tarde. No dia em que completou 224 anos, a cidade recebeu o lançamento do Complexo Cultural do Theatro São Pedro e do Concurso Nacional "Porto dos Casais", que pretende revitalizar o Cais do Porto. Em uma solenidade que contou com a presença de dezenas de personalidades, o governador Antônio Britto e o prefeito Tarso Genro assinaram um termo de permissão de uso dos terrenos onde será erguido o anexo do teatro.

Desde a reinauguração do São Pedro, em 1984, já havia o desejo de ampliar as instalações do teatro. O Complexo Cultural será composto de

uma concha acústica ao ar livre, salas para ensaios, oficina, depósito, livraria, biblioteca, videoteca, arquivo histórico, estacionamento e restaurante. A obra deve levar em torno de dois anos e está orçada em US\$ 3,7 milhões.

Na cerimônia foi também anunciada a publicação do edital para escolher o projeto arquitetônico para o pátio central, os armazéns A e B, e um Plano Diretor Urbanístico para o Cais do Porto. A primeira etapa do concurso, que é organizado pelo Instituto dos Arquitetos, selecionará três trabalhos. Será realizada uma audiência pública para apresentação de propostas e, em seguida, a comissão julgadora indicará o vencedor.



Montagem de como ficarão os anexos do São Pedro

Figura 56 - Cidade vai concretizar dois sonhos. Jornal Zero Hora. Seção Geral. Porto Alegre, 27 de Março de 1996. pg.7.

PORTO ALEGRE, SÁBADO, 17 DE AGOSTO DE 1996

GERAL

ZERO HORA

Escolhido o projeto para o novo cais

A equipe do arquiteto Alberto Adomilli venceu o concurso para remodelar o porto da capital gaúcha

Alberto Giuseppe Pio Adomilli é desde ontem a assinatura do futuro desenho do cais do Porto Alegre. O trabalho elaborado pelo grupo do arquiteto venceu o Concurso Nacional de Arquitetura do Porto dos Casais, instituído pelo governo do Estado e pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB). Com o resultado, Adomilli terá a responsabilidade de dar nova vida ao porto e apresentar uma solução para o Muro da Mauá, hoje uma barreira entre o Rio Guaíba e a cidade.

O trabalho de Adomilli foi o primeiro colocado entre os 39 projetos apresentados desde o ano passado, quando a Secretaria dos Transportes do Estado manifestou o interesse em usar o cais para atividades não-portuárias. Três propostas foram indicadas como finalistas em junho deste ano e ontem foi divulgada a escolha final.

A comissão julgadora, formada por sete arquitetos, preferiu o trabalho que mantivesse a história do porto num traçado de 1,5 mil metros. E, ao mesmo tempo, apresentasse uma nova visão da Ponta da Cadeia, área próxima à Usina do Gasômetro, hoje totalmente desestruturada e funcionando como depósito de embarcações velhas. "O vencedor foi o que mais se adequou a este critério", disse Moacyr Moonjen Marques, presidente da comissão.

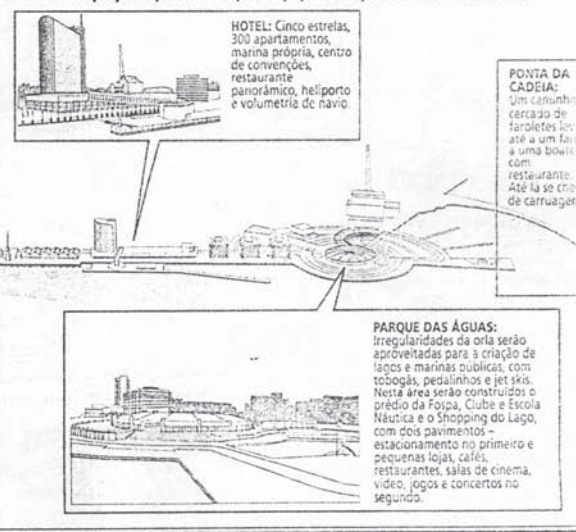
Segundo Adomilli, o porto será dividido em oito ilhas de negócios, com revitalização da área e sua reintegração ao centro da cidade. O projeto prevê animação 24 horas por dia, com casas noturnas, shoppings, restaurantes, marinas, heliporto, um hotel três estrelas no atual prédio administrativo e outro cinco estrelas a ser construído próximo ao Gasômetro.

O charme do projeto, porém, está na alternativa apresentada para a derrubada do muro. Adomilli e sua equipe propõem a instalação no cais de 380 placas de concreto, que formarão uma ciclovia de quatro metros de largura. Em caso de enchente, as placas poderão ser erguidas por guindastes e encaixadas em valas, transformando-se num muro de 3,6 metros de altura.

A escolha do vencedor do concurso garante, por enquanto, a execução de obras de remodelação dos tombados armazéns A e B, onde o projeto de Adomilli prevê a instalação de áreas de lazer, de cultura e de comércio. Esta primeira obra deverá ter um custo de R\$ 1,7 milhão, segundo o arquiteto. A partir da assinatura de contrato com a Secretaria dos Transportes, Adomilli terá 120 dias para detalhar o projeto de remodelação. Neste período, a secretaria abrirá licitação para entregar à iniciativa privada a exploração dos dois armazéns.

A IDEIA VENCEDORA

Detalhes do projeto apresentado pela equipe do arquiteto Alberto Adomilli:



HOTEL: Cinco estrelas, 300 apartamentos, marina própria, centro de convenções, restaurante panorâmico, heliporto e volumetria de navio.

PONTA DA CADEIA: Um casarão de farofetes locado até a um farol e uma boate com restaurante. Até lá se cria de carruagem.

PARQUE DAS ÁGUAS: Irregularidades da orla serão aproveitadas para a criação de lagoas e marinas públicas, com tobogãs, pedalinhos e jet skis. Nesta área serão construídos o prédio da Foispa, Clube e Escola Náutica e o Shopping do Lago, com dois pavimentos - estacionamento no primeiro e pequenas lojas, cafés, restaurantes, salas de cinema, vídeo, jogos e concertos no segundo.

Figura 57 - Escolhido Projeto para o novo cais. Jornal Zero Hora. Seção Geral. Porto Alegre, 17 de Agosto de 1996.

QUINTA-FEIRA, 1º de agosto de 1996 — 19

GERAL

CORREIO DO POVO

Porto receberá tecnologia argentina

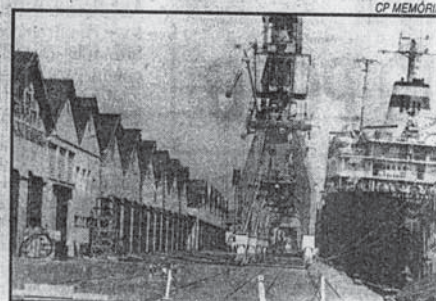
Convênio do Estado com o Puerto Madeiro de Buenos Aires prevê troca de experiências de revitalização

A Secretaria dos Transportes do Estado e a administração do Puerto Madeiro, de Buenos Aires, assinarão convênio de troca de tecnologia e de experiências visando à revitalização da área portuária de Porto Alegre com a execução do projeto Porto dos Casais.

A informação é do secretário dos Transportes, Guilherme Villela, ao retornar de Buenos Aires, onde, junto com técnicos da secretaria, percorreu toda a área e constatou o êxito da experiência desenvolvida naquele projeto. O porto argentino, dotado de 4 diques, foi construído em 1889, mas em 1930 já estava obsoleto, porque os diques eram fechados e os canais de navegação possuíam apenas 20 metros de largura, o

que impedia a atracação de navios maiores. Lá como aqui, também estava cercado por um muro, construído não como medida de segurança contra enchentes, mas para separar a área portuária da cidade. O muro foi derrubado e hoje há completa integração da cidade com a área do Puerto Madeiro, reformulando e revitalizando a área das redondezas.

Villela explica que o projeto, envolvendo a recuperação do Puerto Madeiro, começou com um plano pronto, resultante de um convênio entre a Prefeitura de Buenos Aires e Barcelona, na Espanha, o que motivou a reação dos arquitetos argentinos. Através de concurso público, o projeto final está sendo executado desde 1994.



Estado acertou transferência de tecnologia sobre portos

Figura 58 - Porto receberá tecnologia argentina. Jornal Correio do Povo. Seção Geral. Porto Alegre, 1 de Agosto de 1996.

Projetos para o Cais do Porto derrubam o Muro

Num dos projetos o muro diminui para um metro, no outro fica deitado, levantando com a cheia, e no outro uma elevação de terra e aterro

Parece mentira, mas o muro da Mauá finalmente será derrubado. As três propostas vencedoras do Concurso Nacional de Arquitetura Porto dos Casais, organizado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil, Departamento do Rio Grande do Sul, devolvem o Rio Guaíba para a cidade. O anúncio oficial dos três anteprojetos finalistas foi feito ontem, às 15h30min, no antigo restaurante do Deprec, no Cais do Porto, pela coordenadora adjunta do concurso, Ediolanda Liedke. Foram abertos os envelopes contendo os nomes dos arquitetos Paulo Ricardo Bregatto, autor do projeto número 1; Carlos Alberto Meideiros Morganti, do projeto número 10 e Alberto Adomilli, do projeto 32. Cada um ganhou um cheque no valor de R\$ 15mil.

Dos 114 arquitetos que adquiriram o edital do concurso (um ter-

ço de outros estados), 39 apresentaram propostas de um anteprojeto de arquitetura para os armazéns A e B do Cais da Mauá do Porto de Porto Alegre, bem como um Plano Diretor Urbanístico para a área de aproximadamente 1.500 metros, desde o Armazém B-3 (próximo ao Mercado Público) até o Armazém A-7, na altura da Usina do Gasômetro, incluindo a beira do cais e áreas adjacentes. Todos os 39 projetos que concorreram, inclusive os três vencedores da primeira etapa, e os quatro que receberam menção honrosa pela qualidade de suas propostas, estarão expostos para visitação pública no antigo restaurante do Deprec, entre os armazéns A-2 e A-3, até o dia 4 de julho.

Receberam menção honrosa os arquitetos Trajano Staggiotti Silva, autor do projeto número 20; Flávio Kiefer, do número 15; Rafael Schiaffino, do 75 e Samuel Kruchin, do número 100. Todos foram considerados pela Comissão Julgadora como "muito bons". Alguns se salientaram pela questão estética e outros pelas soluções propostas, mas não chegaram a ser tão abrangentes como os três vencedores.



Secretaria dos Transportes e IAB/RS promoveram um concurso nacional de arquitetura para a área do Cais do Porto de Porto Alegre



Paulo Ricardo Bregatto, Carlos Alberto Morganti e Alberto Adomilli foram os vencedores da Primeira Etapa

as propostas alternativas inclusas nos três projetos.

Dia 4 de julho haverá uma audiência pública, quando seus autores defenderão os respectivos projetos. A partir daí começa a segunda etapa do Concurso Porto dos Casais. Os arquitetos vencedores terão 32 dias para detalhar seus trabalhos, devendo apresentar os projetos executivos completos dos armazéns A e B e Pórtico Central, que prevê a instalação de um complexo de turismo e lazer, com bares e restaurantes e elementos de animação.

Todas as negociações e adaptações deverão ser feitas até o dia 5 de agosto, pois o a 16 será apresentado o resultado final e o vencedor. Depois será aberta uma licitação pública para as empresas que tiverem algum interesse na execução do projeto. Não há data para o início da execução das obras e nem para a derrubada do muro.



Os envelopes foram abertos ontem à tarde, na presença de autoridades

Estavam presentes à cerimônia, os secretários estaduais dos Transportes, Guilherme Socias Villela e da Cultura, Carlos Appel, o secretário municipal do Planejamento de Porto Alegre, Newton Burmeister, o presidente do IAB/RS, Carlos Maximiliano Fayet e o diretor do Porto de Porto Alegre.

Até o dia 23 de junho, os órgãos que tem algum tipo de legislação ou ingerência na área, como os

Institutos do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e estadual -IPHAN e IPHAE, assim como a Secretaria do Planejamento Municipal, deverão se pronunciar sobre a viabilidade técnica dos projetos. É aí que o Departamento de Esgotos Pluviais (DEP), da Prefeitura de Porto Alegre, que sempre defendeu a existência do Muro da Mauá como proteção às cheias, dará seu parecer, aceitando ou não

Figura 59 - Projetos para o Cais do Porto derrubam o Muro. Jornal do Comércio. Seção Geral. Porto Alegre, 19 de Junho de 1996.



Cerca de 200 pessoas participaram do evento

Técnicos sabatinam autores de projetos para o cais

Muro da Mauá monopoliza debate técnico para o Concurso Porto dos Casais em detrimento das discussões arquitetônicas

O Concurso Nacional Porto dos Casais, organizado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil gaúcho, realizou, ontem, seu debate técnico, uma audiência pública onde quase duas centenas de pessoas participaram, muitas das quais representando órgãos públicos, privados e entidades não governamentais. Os três arquitetos vencedores da primeira etapa - Alberto Adomilli, Carlos Alberto Morganti e Paulo Ricardo Bregatto fizeram as apresentações de seus projetos e esclareceram dúvidas dos técnicos, principalmente quanto a viabilidade de suas propostas alternativas ao muro da Mauá.

Apesar de ser um dos mais importantes concursos da cidade dos últimos anos e que envolve uma área nobre no centro de Porto Alegre (em tor-

no de 1.500 metros), as discussões quase não trataram dos projetos arquitetônicos ou das propostas urbanísticas. O grande debate estabeleceu-se sobre o sistema de proteção contra as cheias, com os técnicos sabatinando os autores e colocando muitas dúvidas e restrições às suas propostas.

Foram levantados vários questionamentos, principalmente com relação à engenharia naval, segurança de navegação e estudos hidrológicos, de bacias e de enchentes. Num primeiro momento, a impressão é que nada pode ser mudado e que todos os projetos são inviáveis do ponto de vista técnico. Entretanto, a posição firme do presidente do IAB/RS mostra que não é bem assim.

"O debate técnico serve justamente para isso", explica Carlos Maximiliano Fayet. "Há muito tempo não se discutia um projeto desta natureza com toda esta abrangência", continua, "um concurso com tantos cuidados". "Desde a construção da Ponte do Guaíba", lembra Morganti, um dos autores, só compara esta discussão ao então projeto para a Assembléia Legislativa do Estado.

O arquiteto Oscar Trindade, da Comissão Julgadora e que representa a Secretaria dos Transportes, considerou a reunião "excepcional e muito esclarecedora, dando elementos para firmar a posição do júri". Para ele, as colocações técnicas "deram mais segurança na análise dos projetos", reforçando a sua convicção, que evidentemente não quiz adiantar.

Bregatto, um dos projetos mais questionados justamente por propor um dique, comentou que ainda estão em franco processo seletivo. "O muro é uma obra de engenharia fantástica, mas vivemos uma época de altíssima tecnologia que pode solucionar as questões levantadas pelos técnicos." Segundo ele, tudo pode ser redimensionado nesta segunda etapa.

Adimilli observa que os três projetos escolhidos são bons e o debate foi "altamente positivo, levantando uma série de problemas que vão ser equacionados". E considerou muito bom que todos participaram dos debates ajudando a resolver problemas. Órgãos federais, estaduais, municipais, de empresários e civis posicionaram-se sobre os projetos, que agora tem 32 dias para serem detalhados.

Figura 60 - Técnicos sabatinam autores de projetos para o cais. Jornal do Comércio. Seção Geral.

Jornal do Comércio

PORTO DOS CASAIS

*A Prefeitura
vê problemas,
problemas,
problemas...*

Página 19

sexta-feira
28 de Junho 1996

■ Jornal do Comércio
■ Porto Alegre

GERAL

Sexta-feira ■ 19
28 de junho de 1996

Comissão municipal estuda projetos do cais

Prefeitura não quer "rejulgar" os projetos. Discute parâmetros, princípios e condições determinantes para embasar escolha do júri

Uma comissão multidisciplinar composta por engenheiros, arquitetos, ambientalistas e técnicos de vários departamentos e secretarias municipais está estudando os três projetos vencedores da 1ª Etapa do Concurso Nacional de Arquitetura Porto dos Casais. Até o dia 30 a Prefeitura de Porto Alegre deve se posicionar sobre as propostas de Plano Diretor Urbanístico para a área do cais. O secretário municipal do Planejamento, Newton Burmeister, que tem participado ativamente na organização do concurso e das reuniões, informa que a posição do Município não é a de "rejulgar os projetos, mas de fazer uma análise das condições gerais dos reflexos destes projetos sobre a cidade já organizada". Os Conselhos do Plano Diretor e do Patrimônio Histórico e Cultural, serão notificados na segunda e na quarta-feira para que se manifestem.

Como arquiteto e como cidadão Newton Burmeister tem suas preferências, mas como secretário, prefere falar de forma geral. Pessoalmente diz que "os sonhos não são proibidos, mas na hora da prática, os sonhos se redimensionam". Ele acha "muito difícil alguma mudança no atual sistema de proteção às cheias". Seja qual for o projeto vencedor, o muro da Mauá só será derrubado quando o outro sistema estiver pronto e funcionando a contento. Pondera que este processo é longo e demorado e envolve estudos e decisões municipais, estaduais e federais.

A princípio a comissão municipal começou a analisar os projetos sobre a viabilidade urbanística de cada um, mas entenderam que

agindo desta forma, estariam julgando os projetos, função da Comissão Julgadora. A comissão composta pela Secretaria do Planejamento Municipal, Departamento de Esgotos Pluviais, Equipe do Patrimônio Histórico Cultural da Secretaria Municipal de Cultura, Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Secretaria Municipal dos Transportes definiu que a análise será sobre os reflexos urbanísticos dos projetos no âmbito municipal.

Parâmetros e princípios

Neste sentido, estão discutindo parâmetros e princípios gerais que deverão nortear a escolha do júri. Análise de projeto, somente sobre o projeto vencedor. Burmeister explica que a área do porto é uma área funcional de interesse público, que ainda não tem regime urbanístico. "Quando se trabalha a revitalização desta área, tem que se levar em conta que ela está inserida dentro do contexto do centro e isto envolve parâmetros patrimoniais e culturais da cidade, cujo perfil está muito identificado com o rio e com o porto."

Segundo Burmeister, todos os trabalhos mantiveram a linha dos armazéns, desde o B-3 até o A-5. Os pontos de intervenção maior atuam sobre a área do entorno da Ponta do Gasômetro, junto à Usina e a Praça Brigadeiro Sampaio. O secretário entende que os projetos tem que ser examinados como categoria especial, porque envolvem altura de edificações, atividades, ocupações, funções programadas e acessibilidade de pessoas e veículos. Dependendo do tipo de equipamento que se colocar lá, tem que ver a viabilidade econômica do equipamento, e quem vai arcar com o ônus (poder público municipal, estadual, federal ou iniciativa privada).

No ordenamento do espaço, existem questões que envolvem meio ambiente que são de competência da Marinha do Brasil, co-

mo estudos hidrológicos decorrentes da intervenção de um dos projetos. Por isso, nas reuniões realizadas, procuraram se ater somente nas questões que são atribuição da Prefeitura de Porto Alegre, deixando de lado as de âmbito estadual e federal.

Condicionamentos gerais

Alguns condicionamentos gerais estão sendo arrolados e Burmeister enfatiza que não estão prontos. Entre estes, que "o muro da Mauá é uma peça que dificilmente será modificada dos padrões que já existem". O arquiteto alerta que a área interna do muro é "área inundável, seja de 10 centímetros ou de 3 metros" e que o muro custou US\$ 9 milhões em 1968. "Quanto custará para desmontá-lo, mesmo que seja para sua metade?", pergunta. "E quanto custará o novo sistema?", continua, questionando ainda quem arcará com este custo. "A questão do muro é uma questão problemática no desenvolvimento dos projetos que serão encaminhados", observa.

O secretário do Planejamento lembra que a Usina do Gasômetro é um equipamento peculiar, expressivo, um símbolo da cidade, que tem sua vinculação imediata com o rio e deve ser mantida. A questão da altura (prédios, hotéis, edifícios de escritórios, farol, etc), tem que ser ajustada ao perfil da cidade já existente e compatibilizar com a Usina, para não competir.

Existem propostas que tra-

ham a alternativa de rebaixamento da Avenida Mauá. Só que embaixo da Avenida Mauá tem tubulações de 1,80 metro de esgoto cloacal, pluvial e água, e redes subterrâneas da CEEE, que tem que ser levadas em conta. Qualquer proposta de aterro e todos os projetos prevêem algum tipo de aterro, envolve estudos de impacto ambiental e requer manifestações de viabilidade nos níveis estadual e federal. Estes são os graus de complexidade, que precisam de compatibilização.

Burmeister repete o que o diretor do Departamento de Esgotos Pluviais afirmou ao *Jornal do Comércio*: "O sistema que substituir o muro terá que ter um grau de mobilidade, operacionalidade, praticidade e eficiência semelhante."



Secretário municipal do Planejamento, Newton Burmeister: "sonhar não é proibido, mas diante da realidade, os sonhos se redimensionam"



O muro da Mauá é uma peça que dificilmente será modificada dos padrões que existem e só será derrubado quando o outro sistema estiver funcionando

Figura 61 - Comissão municipal estuda projetos do cais. Jornal do Comércio. Seção Geral. Porto Alegre, 28 de junho de 1996.

Retirada do muro depende de laudo

São 18 bombas nos 32 km dos diques

O IPH impõe condições para liberar a derrubada de parte do muro para o projeto 'Porto dos Casais'
 Parte do projeto Porto dos Casais, que prevê a retirada do Muro da Mauá, só poderá ser executado se houver um estudo hidrológico que confirme a possibilidade de alteração do sistema de defesa da cidade contra enchentes. Essa posição foi manifestada pelo Instituto de Pesquisas Hidráulicas (IPH) da Ufrgs, ao encaminhar uma representação ao Ministério Público (MP), contra a execução da obra "sem que seja feito um estudo técnico". A coordenadora da Promotoria de Defesa Comunitária, Sílvia Capelli, solicitou à Secretaria dos Transportes a cópia do projeto técnico e já instaurou inquérito civil para apurar a denúncia. O inquérito, presidido pelo promotor Ivan Saraiva Melgaré, deverá ouvir às 14 h, do próximo dia 28, a direção e os técnicos do IPH, para que respondam a uma série de questões.

"O IPH não é contra nem a favor do projeto em si, mas questiona a falta de um estudo mais aprofundado", explica o doutor em Hidrologia e professor da Ufrgs, Joel Goeldenfum. Ele observa que "somos contra a execução de qualquer alteração do sistema de proteção, sem que sejam analisadas as atuais condições, por técnicos competen-

tes". O professor afirma que se houver alteração no sistema atual é preciso que sejam tomadas providências para que a cidade e a população não corram riscos.

A representação encaminhada ao Ministério Público não entra no mérito se deve ou não ser feita a obra, mas defende que as mudanças estejam baseadas em um estudo sério. Goeldenfum alerta que talvez o relatório mostre que possam ocorrer mais cheias, em decorrência do urbanização e desmatamento da bacia. Assim como poderá apontar que o sistema não oferece perigo de novas enchentes

tes, em virtude da construção de várias barragens. Goeldenfum enfatiza que o importante é não se basear em suposições.

FOTOS ELIAS EBERHARDT



Instituto da Ufrgs encaminha representação ao Ministério Público sobre o muro

O Muro da Mauá e todo o sistema de proteção contra enchentes da cidade, que tem 32 km de diques e 18 casas de bombas, possui um sistema de conservação permanente executado pelo Departamento de Esgotos Pluviais (DEP), que garante seu funcionamento a qualquer momento. O diretor da Divisão de Conservação do DEP, Carlos Todeschini, diz que a vistoria e a manutenção são feitas permanentemente, inclusive com o ativação das comportas móveis, no mínimo duas vezes por ano, a fim de testar a eficiência do mecanismo. O complexo que vai do Sarandí a Ipanema, acompanha os diques, freeway, avenida Castelo Branco, Usina do Gasômetro, avenida Beira Rio, incluindo os canais do Arroio Dilúvio e do Sarandí.

O diretor explica que o sistema precisa estar em condições e pronto a funcionar em qualquer emergência. Nas vistorias são apontados os problemas e providenciadas as reparações necessárias. Diz que o muro é um dos equipamentos mais importante para a área central e integra o sistema de proteção contra cheias. No complexo construído a partir da enchente de 1941, para proteger a cidade, foram investidos cerca de 600 milhões de dólares.

Todeschini reitera a importância do muro para o sistema, observando que a sua retirada implica na alteração ou substituição por outro equipamento de proteção que precisa ter a mesma eficácia. Sobre o projeto Porto dos Casais, que inclui a substituição do muro por comportas móveis, Todeschini diz que não é possível fazer uma avaliação técnica sem conhecer o projeto, que até hoje não foi apresentado ao DEP.

Figura 62 - Retirada do muro depende de laudo. Jornal Correio do Povo . Seção Geral. Porto Alegre, 20 de abril de 1997.

PORTO ALEGRE, TERÇA-FEIRA, 1º DE ABRIL DE 1997

PÁGINA 10

José Barrionuevo *

ZH

Porto dos Casais
 Os técnicos da prefeitura de Porto Alegre e do governo do Estado voltam a se reunir hoje para debater o impasse no projeto Porto dos Casais. O parecer técnico do município é contrário a edificações com 15 andares, como o hotel previsto no projeto, na margem do Rio Guaíba.
 Tem como pano de fundo uma disputa política que coloca em rota de colisão Piratini e prefeitura.
 A situação agrava-se a cada nova reunião.

Figura 63 - BARRIONUEVO, José. Porto dos Casais. Jornal Zero Hora. Porto Alegre, 1 de abril de 1997. pg 10.

OPINIÃO

DEBATES/O MURO DA MAUÁ

Uma proteção adventícia

A história da convivência da cidade com o rio é cheia de episódios de amor e mútuas agressões. Em 1941, quando aconteceu a grande cheia em que as águas subiram 1,45 metro acima da borda dos casais, muitos mortos, dezenas de milhares de flagelados e enormes prejuízos materiais fizeram com que as administrações governamentais buscassem uma solução definitiva para o problema. Esta veio através do então DNOS, chefiado no Sul pelo competente profissional e ex-prefeito engenheiro Telmo Thompson Flores, incluindo um muro de concreto, penetrando três metros no solo e se elevando outro tanto, para conter enchentes. O muro, necessário, com o tempo foi tornando-se alvo de repúdio pelos que viam nele um septo inútil entre a cidade e o rio. Intelectuais e artistas interpretaram em muitas ocasiões este sentimento por vir porque, por mais de 50 anos, se constituía num objeto inútil.

Com a extinção do DNOS e com o sistema de proteção contra as cheias transferido para a prefeitura, o Departamento de Esgotos Pluviais promoveu, em 1994, um Concurso de Idéias para o muro da Mauá e tratamento da área adjacente à Usina do Gasômetro, organizado pelo IAB/RS. Mas havia duas limitações desestimulantes: a primeira porque a área não incluía a faixa portuária, de propriedade da União e concedida ao Estado; a segunda porque ninguém podia assegurar que não ocorreriam outras grandes cheias. A decisão da comissão julgadora, a meu ver, foi sábia e responsável, ao escolher um projeto em que o muro era mantido.

Agora, com a abertura pelo Estado do Concurso Porto dos Casais, novamente organizado pelo IAB/RS, a situação é totalmente diversa. Trata-se de escolher a melhor idéia para a reciclagem da faixa portuária, localizando nela, além da sede

definitiva da Ospa, uma gama variada de atividades culturais, turísticas, de serviço, de lazer etc. (a exemplo do Píer 17, de Nova York, ou Puerto Madero, em Buenos Aires, guardadas as proporções), que vão demandar investimentos da ordem de R\$ 150 milhões.

Ora, se o muro da Mauá protege a cidade mas não protege a faixa portuária, nada mais lógico de existir outra proteção contra as cheias que preserve a faixa onde os investimentos serão feitos. E se essa proteção for eficiente e capaz de atrair investidores, para que servirá o muro depois? Para ser um obstáculo entre a cidade e o seu porto reciclado? Por isso, em

abril, lancei a idéia de que "para uma enchente adventícia, pode-se executar uma proteção também adventícia". Há tecnologia de baixo custo para isso.

Dentre os projetos apresentados, alguns mantiveram o muro e protegeram a faixa

portuária, outros protegeram a faixa e dispensaram o muro, outros ainda mantiveram o muro e deixaram a faixa sem defesa contra as cheias. Quem vai julgar é o júri, do qual, por motivos éticos, solicitei afastamento em abril, e não é evidentemente o muro o único elemento a entrar em juízo de valor arquitetônico, num projeto de tal porte e complexidade.

O processo de concurso está de tal forma bem organizado que prevê que os projetos selecionados, depois de submetidos a um exame de viabilidade preliminar junto aos órgãos técnicos e do patrimônio histórico e cultural do município, Estado e União, irão a um debate técnico no dia 4 de julho no auditório do Daer.

Que cada um assuma a sua parcela de responsabilidade para não impedir que este caso de amor entre a cidade e o Guaíba tenha um final feliz.

**Arquiteto e urbanista*

Se houver proteção eficiente da faixa onde estarão os investimentos, para que servirá o muro?

OPINIÃO

DEBATES/O MURO DA MAUÁ

Preservar com imaginação

O programa de revitalização de áreas portuárias compreende o seu reaproveitamento com a introdução de novas funções (comércio, lazer, cultura etc.), proporcionando uma área “viva”, buscando o retorno da comunidade e a preservação histórico-cultural da sua condição, com investimentos do setor privado (Revap). Para isso, a derrubada do muro da Mauá é irrelevante. O importante é que se estabeleçam as condições e interesses para que as pessoas ali se reúnam.

Em recente concurso público para revitalização do Porto dos Casais, dos 39 trabalhos entregues, sete foram

classificados para a seleção dos três premiados. Coincidentemente, os três projetos selecionados eliminam o muro da Mauá, enquanto três trabalhos que o conservam foram contemplados com menção hon-

rosa. Já que não houve unanimidade do júri e 40% dos participantes do concurso optaram pela conservação do muro em suas propostas, o assunto é polêmico, a discussão se impõe e merece algumas considerações.

A primeira é de ordem filosófica: o respeito ao que já foi feito e portanto já foi gasto (o muro é uma barragem de contraforte com outro de concreto armado chão adentro). Não está em discussão a “construção” do muro, e sim a sua “reconstrução” de outra forma, o que muda o enfoque. A obra está feita, não foi barata e protege a cidade de uma enchente pouco provável mas possível.

As alternativas premiadas de muros móveis são, no nosso entender, de operacionalidade complicada e eficiência duvidosa. A falha da escada Magirus, no socorro ao edifício do cinema Cacique esta semana, evidencia

o perigo de depender de engenhocas em situações de emergência.

É claro que o muro como ele está é feio. É muito feio! Ele está solto, sujo, impondo-se como barreira. O primeiro impulso é tirá-lo dali. Com a sua derrubada, porém, visualizaremos os galpões e em alguns pontos o rio, o que pode ser conseguido com o muro em pé e a abertura de novas comportas. Com um pouco de imaginação, a sensação de opressão que se tem hoje pode ser resolvida de várias maneiras.

Uma delas é a proposta de um estacionamento coberto entre o muro e os galpões, em cuja cobertura é criada

uma rua de tráfego lento com vista para o rio entre os galpões. Praças, cicloviás e calçadas com acesso ao empreendimento criariam uma “nova vida” que começaria a acontecer lá em cima. A sensação de muro seria

substituída pela de um jardim suspenso. E afinal, porque a vista do rio deve ser a partir da Avenida Mauá e não de alguns metros adiante?

Este é apenas um exemplo, entre vários, do que poderia ser feito sem desperdiçarmos o que já foi construído com dinheiro público e funciona.

Está em questão a cultura do desperdício.

O edital do concurso foi enfático ao ressaltar a importância da viabilidade econômica, técnica e respeito ao patrimônio histórico. O empenho dos organizadores em fornecer pareceres técnicos confiáveis foi lamentável e o flagrante pouco caso do júri em relação às prioridades enfatizadas no edital causou espanto.

** Arquiteto, da equipe premiada com menção honrosa no concurso Porto dos Casais*

◆
**Se os três projetos
classificados derrubam
o muro, mas 40% dos
demais o preservam,
a discussão se impõe**

Concurso Teatro da Ospa - 1997

Em 1997 era lançado o Concurso Público de Arquitetura para a implantação da sede da Fundação e Teatro da Orquestra Sinfônica de Porto Alegre como parte do Projeto Porto dos Casais.

A nova sede deveria ser locada entre a Usina do Gasômetro e o Cais do Porto. O projeto vencedor do arquiteto Júlio Collares, para ilustrar o caráter do concurso, visto que tive dificuldades junto ao IAB e Prefeitura de maiores detalhes sobre o projeto, exemplifico o concurso através do projeto do Arq.Kiefer participante do concurso e que disponibiliza este material em seu site. foi desenvolvido com base nos seguintes parâmetros³⁸:

CONTEXTO

A construção do Teatro da OSPA no cais Marcílio Dias será um marco na história de Porto Alegre. Não só por ser uma obra de grande porte que vai modificar o cartão postal da cidade ou suprir uma lacuna na infraestrutura cultural, mas, principalmente, porque vai reforçar o papel da península como centro cultural e referencial da capital e, de quebra, vai servir de “finca-bandeira”

no cais do porto, tornando irreversível a conquista desse espaço. A OSPA vai desencadear um processo de ordem prática que vai obrigar que todas as questões ainda indefinidas tomem rumo tendo como norte a própria realidade da construção desse grande teatro. O teatro da OSPA será, sem dúvida, o principal vetor da organização espacial da ponta da península.

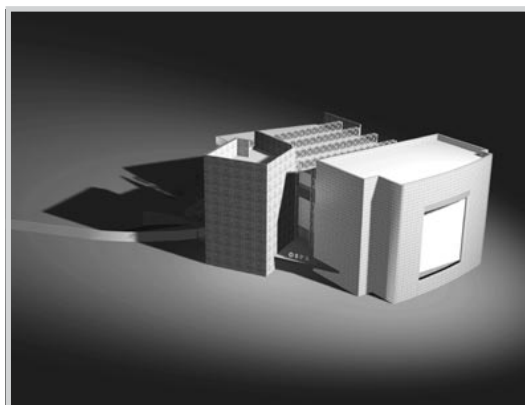


Figura 66-Vista aérea do Projeto.
Fonte - www.kiefer.com.br

CONCEITO

A inserção do Teatro da Ospa como vetor importante do Plano Diretor do Porto dos Casais, não deve modificar a solução encontrada em um concurso público de arquitetura para o conjunto. A proposta apresentada aqui pretende que a OSPA tenha ao mesmo tempo autonomia e disponibilidade de se integrar aos projetos que ainda estão

39 - www.kiefer.com.br

para ser elaborados, mas sem prejuízo de uma personalidade própria e independente. A OSPA é muito importante para ser confundida com um simples teatro de “shopping”. Propomos uma personalidade e endereço próprios, algo como “CAIS MARCÍLIO DIAS n0 97”, definindo sua desvinculação política dos “shoppings” que lhe são contíguos. Mas, por outro lado, nosso projeto, ao abrir o próprio palco do Teatro da OSPA, na testada oeste (uma grande porta de



Figura 67-Vista frontal do Projeto.
Fonte - www.kiefer.com.br

hangar), busca possibilidades de trocas com esses espaços ou com o próprio solo enquanto nada for construído por ali. A idéia é reforçar o vínculo que a OSPA já tem com a comunidade propiciando facilidades para realização de grandes concertos populares ao ar livre, utilizando o potencial técnico-cênico da caixa do palco.

O acesso às garagens, reservadas no futuro “shopping”, poderá ser feito por passarelas cobertas.

ARQUITETURA

Qualidade técnica e acústica, economia de meios, rapidez de execução e linguagem contemporânea explorando a potencialidade de materiais e técnicas ligadas a história do Rio Grande do Sul é a linha mestra do desenvolvimento desse projeto. O grês que serviu para a construção da primeira obra importante em nosso território, São Miguel, junto com o tijolo à vista, de influência uruguaia, o concreto à vista dos anos 70 e o aço que



Figura 68-Vista Avenida Mauá do Projeto.
Fonte - www.kiefer.com.br

se impõe cada vez mais, são os elementos que identificam a arquitetura erudita do passado, presente e futuro do Rio Grande do Sul. Esses materiais de grande durabilidade e baixa manutenção são os adequados para a OSPA. O uso de paredes autoportantes de pedra traz a vantagem de um grande isolamento acústico e a dispensa de materiais de revestimento e, portanto, rapidez e economia. O uso do aço para a cobertura e fachadas, da mesma forma acelera e diminui custos. Além disso, consegue-se com eles, um caráter

simbólico condizente com a importância dessa obra. O Teatro da OSPA vai ter, assim, peso específico suficiente para criar um vínculo com a Usina do Gasômetro. Evidentemente, não estamos propondo uma construção tosca ou rústica, pelo contrário, a proposta é de uma arquitetura de construção bastante elaborada nos detalhes, mas não cara.

Um grande bloco de tijolo à vista, marcante no eixo da Mauá e marcado por aberturas retangulares inspiradas nas antigas partituras perfuradas das pianolas, é o elemento que cria, com seu grande vazio interno, uma atmosfera instigante, associando solenidade e monumentalidade condizente com a importância da OSPA. Esse bloco explica, articula e organiza todos os acessos e circulações, além de ser uma torre de serviços, com os sanitários, elevadores, chapelaria, informações e administração. Também estamos propondo para esta torre um serviço de venda de fotocópias de partituras de autores nacionais, um importante serviço de apoio e estímulo aos compositores, reforçando a sede da OSPA como um centro musical por excelência. Desta torre saem as passarelas que dão acesso às plateias e mezaninos, ao foyer e à sala de ensaios de visitantes transformada num pequeno auditório para entrevistas, conferências e pequenos seminários. Todos os ambientes são acessados por elevadores, facilitando o deslocamento para o

público de terceira idade (numeroso nos concertos da OSPA) e deficientes.

A torre tem ligação direta com o alinhamento do Cais Marcílio Dias, com a idéia de que, com muro ou sem muro, se faça a leitura de uma avenida que tem de um lado um teatro e de outro um hotel. Uma segunda possibilidade de acesso, possivelmente mais pedestre enquanto existir o muro, dar-se-á pela avenida João Goulart, acessando diretamente o nível da platéia baixa e da Escola de Música, permitindo um caminho diário alternativo de acesso ao cais do porto que passa pelo hall principal (usufruindo do café, inteirando-se da programação, visitando o museu, etc.) para os hóspedes do futuro hotel e transeuntes em geral.

A platéia foi dividida em setores subdivididos em dois níveis cada um: platéia baixa, platéia alta, mezanino baixo, mezanino alto, abrigando um total de 1516 pessoas, todas com visão garantida da ponta do palco. Os balcões não foram projetados para atender à lotação solicitada, mas porque criam um clima adequado a audição de concertos e óperas.

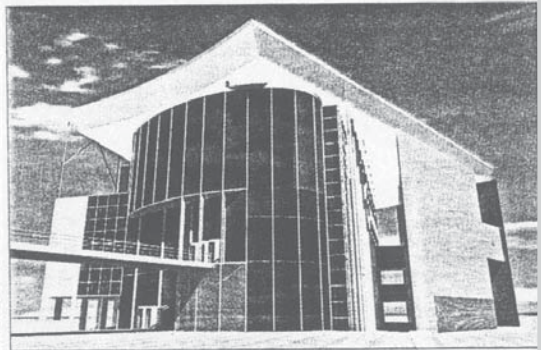
Usou-se processo gráfico para garantir que a linha de visão passe 8cm acima da linha de visão do ocupante da cadeira imediatamente à frente com o objetivo de enxergar a ponta do palco para dança e ópera. Para não variar constantemente as alturas dos degraus da platéia, optou-se por variar

Estado quer dar casa à Ospa em 98

O projeto arquitetônico do futuro Teatro da Orquestra Sinfônica de Porto Alegre (Ospa), selecionado como o melhor trabalho entre os 32 que participaram de um concurso, foi apresentado ontem na Casa de Cultura Mario Quintana. O complexo será construído entre o Cais do Porto e a Usina do Gasômetro, parte do projeto Porto dos Casais, cuja implantação depende de autorização da prefeitura. Dos arquitetos Júlio Ramos Collares, Dalton Bernardes e Marco Peres, as plantas incluem três estruturas sob uma grande cobertura e, entre elas, uma rua que ligará a avenida Presidente João Goulart à beira

do Guaíba. Fundada há 47 anos, a Ospa não tem sede própria.

Em um espaço de 7,2 mil metros quadrados, serão instaladas sala de espetáculos com capacidade para 1.5 mil pessoas e palco de 500 metros quadrados, administração, escola de música, recepção com cafeteria e sala de ensaios, além do foyer e Memorial da Ospa. O teatro terá tratamento acústico privilegiado para dispensar amplificação sonora. Sob a plateia, haverá uma praça coberta. Segundo o governo do Estado, o edital será publicado logo para que a obra possa ser licitada. A intenção é que o teatro esteja pronto em 1998.



Sede da orquestra será perto da Usina do Gasômetro

Figura75- Estado quer dar casa à Ospa em 98. Jornal cedido pelo IAB, mas não identificado.



Dado Pier - 2000

Em agosto de 2000, o empresário Eduardo Bier Corrêa, dono da Microcervejaria DadoBier, vence a licitação da Secretaria Municipal da Produção, Indústria e Comércio (SMIC) para a exploração comercial do Pavilhão das Tesouras, prédio localizado junto à Usina do Gasômetro.

Esta licitação é importante pois representa a ruptura de posicionamento entre PT e PMDB a respeito do Cais Mauá. Em 1998, o PT assumiu o Governo do Estado com Olívio Dutra e manteve a administração municipal. Isto deu margem para esta licitação do Pavilhão das Tesouras cuja demolição era prevista na proposta vencedora do Concurso Porto dos Casais.

A medida representa não só a desconsideração do concurso por parte da administração petista como um estratégico complicador futuro, caso haja a retomada do projeto vencedor do Porto dos Casais, pois o fato de parte da área do Concurso já estar licitada representa complicações projetuais e jurídicas.

Outra face revelada pela licitação é a prática de retalhamento urbano que por si só ela representa. Dificilmente uma revitalização de sucesso é desenvolvida através do parcelamento da área sem uma proposta urbanística previamente desenvolvida com objetivos

e métodos claros e precisos.

A licitação do Pavilhão das Tesouras delegava ao empresário o desenvolvimento do projeto que deveria ser aprovado pelos órgãos competentes, porém, não havia uma meta urbanística maior explicitada, ou seja, ainda não há uma definição de consenso político e de conhecimento público para a área em questão; o que há, é somente a licitação do Pavilhão.

Imaginamos se esta prática se repetir ao longo de toda a área em estudo, teremos hoje a licitação de um pavilhão, amanhã de um armazém para outro empresário, outro armazém para a Secretaria de Cultura, os armazéns A e B previstos no Programa Monumenta e assim por diante; logo teremos um “frankstain” urbano: metade porto, um pouco danceteria e um quebra-galho cultural de uso esporádico para festas e eventos.

Isto é muito pouco para o potencial da área. O que se pretende não é a defesa do Concurso Porto dos Casais, mas sim a compreensão da relevância da área em questão cuja solução passa necessariamente pela definição de uso para o Cais Mauá, pela manutenção ou não do Muro da Mauá e principalmente pelas potencialidades urbanísticas do local.

Em 29 de janeiro de 2001, um

incêndio destrói o Pavilhão das Tesouras. O fogo deve ser analisado sob vários aspectos, pois a indefinição gerada após o incêndio revela questões importantes.

Primeiramente é necessário ressaltar que a preservação do Pavilhão das Tesouras era uma das bandeiras da Prefeitura contra o Concurso Porto dos Casais.

Também é interessante notar que as atividades previstas eram de entretenimento elitizado tanto numa quanto na outra proposta. Mas, no momento em que não há mais pavilhão, um dos pontos de discórdia passa a simplesmente deixar de existir.

Outro aspecto que demonstra a fragilidade da prática de licitações pontuais para resolver questões urbanísticas maiores foi publicado na imprensa local⁴² “Segundo a secretaria Municipal da Produção, Indústria e Comércio (SMIC), embora fosse uma obra arquitetônica diferenciada, o Pavilhão das Tesouras não era tombado pelo Patrimônio Histórico e Cultural. Para o titular da pasta, César Alvarez, a recuperação do Pavilhão ficará a cargo do grupo Dado Bier, que ganhou a concorrência pública para a exploração da área.

- Esperamos que o vencedor da licitação faça um bom trabalho para

recuperar este prejuízo - afirmou Alvarez.”

Esta frase é emblemática do risco que a Prefeitura assumiu ao, apressadamente, tentar resolver a questão do Cais Mauá através de uma licitação para uso da área.

Além disso, surgiram outros complicadores como foi noticiado⁴³: “Segundo o empresário Eduardo Bier Corrêa, responsável pelo empreendimento, mesmo que o Ephac aprove o projeto, a obra não deverá se iniciar imediatamente. Antes, Corrêa quer realizar um estudo jurídico para evitar que a obra seja paralisada.

“ Duas entidades que não concordavam com o projeto anterior nos interpelaram judicialmente. Agora vamos nos cercar de garantias para evitar a paralisação da obra - afirma Corrêa.”

42 - SOUZA;MÜLLER, *op. cit.*, p. 08

43 - Novo Píer Dado Bier começa a ser analisado. *Jornal Zero Hora*. Porto Alegre, 14 de setembro de 2001. pg 48.

ZERO HORA

PORTO ALEGRE, SEGUNDA-FEIRA, 29 DE JANEIRO DE 2001



Incêndio destrói prédio no porto da Capital



O Pavilhão das Tesouras, o maior e mais importante do complexo do extinto Departamento de Portos, Rios e Canais, ao lado da Usina do Gasômetro, foi destruído pelo fogo no sábado. Página 38

Figura76- Incêndio destrói prédio no porto da Capital. Jornal Zero Hora. Capa. Porto Alegre, 29 de Janeiro de 2001.

Fogo destrói Pavilhão das Tesouras

EDUARDO NASI*

Um incêndio no fim da tarde de sábado destruiu o Pavilhão das Tesouras, o principal prédio do complexo do extinto Departamento de Portos Rios e Canais (Deprec), em Porto Alegre.

Construída no final do século 19, a estrutura ficava ao lado da Usina do Gasômetro e atualmente era utilizada para eventos. Após um processo de licitação, estava prestes a se transformar em um centro de entretenimento administrado pela Microcervejaria Dado Bier.

Em pouco mais de uma hora, toda a estrutura do prédio foi consumida pelo fogo. Na hora em que começou o incêndio, não havia ninguém no pavilhão. Segundo o comandante do Corpo de Bombeiros, Luiz Fernando Puhl, isso torna praticamente impossível a identificação da origem do incêndio sem os laudos da perícia, realizada pelo Instituto Geral de Perícias.

Para apagar o fogo, foram necessários quatro caminhões-pipa com capacidade de 5 mil litros cada e 25 bombeiros. Os demais prédios do Deprec não foram atingidos. A fumaça, que podia ser avistada em diversos bairros de Porto Alegre e em cidades da Região Metropolitana, atraiu dezenas de curiosos. Mas o acesso ao local, isolado por um muro, foi controlado por bombeiros e por soldados da Brigada Militar.

Segundo a Secretaria Municipal da Produção, Indústria e Comércio (Smic), embora fosse uma obra arquitetônica diferenciada, o Pavilhão



Queima total: bombeiros não conseguiram salvar a estrutura do prédio do século 19 ao lado da Usina do Gasômetro

das Tesouras não era tombado pelo Patrimônio Histórico e Cultural. Para o titular da pasta, César Alvarez, a recuperação do pavilhão ficará a cargo do grupo Dado Bier, que ganhou a concorrência pública para a exploração da área.

— Esperamos que o vencedor da licitação faça um bom trabalho para recuperar este prejuízo — afirmou Alvarez.

Reunião hoje vai definir o futuro do local

O empresário Eduardo Bier Corrêa, do grupo Dado Bier, reúne-se hoje com o coordenador do

Programa de Revitalização do Centro, arquiteto Rogério Malinsky, da Secretaria do Planejamento Municipal (SPM), para discutir uma forma de retomar o projeto. Segundo Bier, as obras do pier se iniciariam no final de março. O empresário garante que o incêndio não representará o cancelamento do empreendimento.

— Não há motivos para que não saia o empreendimento. Nossos arquitetos, junto com os técnicos da prefeitura, definirão a melhor alternativa para retomar o projeto — garante o empresário.

O Pavilhão das Tesouras era o

maior e mais importante prédio do complexo do Deprec. Construído no final do século 19 como área de apoio para as obras do Cais do Porto, foi utilizado como depósito até a redescoberta, durante a Bienal do Mercosul.

No ano passado, foi foco de uma polémica entre um grupo que queria tombá-lo, liderado pela jornalista e crítica de arte Angélica de Moraes, e o grupo de arquitetos Nau, que chegou a considerá-lo como um espaço sem condições de utilização.

Colaborou Marcelo Barbosa

Figura77-NASI, Eduardo. Fogo destrói Pavilhão das Tesouras. Jornal Zero Hora.

URBANISMO *Smic analisa a licitação vencida pelo grupo Dado Bier*

Projeto do Pier deverá sofrer alterações

JÚLIO CORDEIRO/ZH

O projeto de utilização da área do Pavilhão das Tesouras, onde seria instalada uma filial da Microcervejaria Dado Bier, deverá sofrer alterações devido ao incêndio que destruiu, no último sábado, o prédio localizado no complexo do extinto Departamento de Portos, Rios e Canais (Deprc), em Porto Alegre.

A assessoria jurídica da Secretaria da Produção, Indústria e Comércio (Smic) está analisando o processo licitatório, do qual a Dado Bier saiu vencedora, para ajustá-lo às novas condições do local.

Segundo a coordenadora jurídica da secretaria, Clarissa Bohrer, um arquiteto da Smic e outro da Secretaria do Planejamento Municipal estão encarregados de fazer um levantamento do local para definir o que é possível manter das prerrogativas originais e quais alterações serão necessárias. Por enquanto, está definido apenas que o projeto para a região será mantido, mas ainda não se sabe em que condições. A licitação será reestudada em conjunto com a Procuradoria-geral do município.

A permissão de uso daquela área do Deprc só foi autorizada pela prefeitura por causa do valor histórico e arquitetônico do prédio queimado. Construído no final do sécu-



Tudo queimado: não sobrou nada do Pavilhão das Tesouras, junto ao Guaíba

lo 19, o Pavilhão das Tesouras era o único prédio que deveria ser preservado – outros galpões de madeira do terreno serão demolidos.

Laudo sobre o incêndio só sai em 40 dias

Ontem, peritos do Departamento de Criminalística foram ao local do incêndio para fazer a perícia do local. O laudo sobre as causas do incêndio, até agora desconhecidas, deverá sair em 40 dias.

O dono da Opinião Produtora, Alexandre Lopes, é um dos que já se manifestou de forma contrária à continuidade do projeto da forma como foi concebida na licitação. Ele afirma que não participou do processo licitatório porque a estrutura do prédio histórico não interessava à sua empresa por não comportar uma

casa de shows. Lopes defende uma nova licitação para o local.

– Como não há mais prédio a preservar, a licitação perdeu a conveniência. Nessa nova situação, nós também teríamos interesse no local. Se houverem outros interessados, o próprio município pode ser beneficiado – disse Lopes.

O projeto do empreendimento patrocinado pela Dado Bier é avaliado em R\$ 5 milhões e prevê uma casa de eventos e espetáculos numa área de 13 mil metros quadrados de lazer e gastronomia. A licitação começou em julho, e 21 pessoas retiraram o edital de concorrência. Segundo a assessoria jurídica da Smic, apenas a Dado Bier apresentou os papéis necessários para efetivar sua participação no processo.

Figura78- Projeto do Pier deverá sofrer alterações. Jornal Zero Hora. Porto Alegre, 08 de março de 2001.

Dado Pier depende de patrimônio histórico

O empresário Eduardo Bier Correa deve apresentar à Equipe do Patrimônio Histórico e Cultural de Porto Alegre (Epahc) até o final da semana o projeto do Dado Pier, complexo de gastronomia e lazer a ser construído entre o Cais do Porto e a Usina do Gasômetro, no centro da Capital.

Para dar início às obras, previstas para começar em abril passado, o empresário necessita de autorização da Epahc e da prefeitura, pois o projeto tem palco com altura superior à da Usina do Gasômetro. A área é tombada pelo patrimônio histórico do município.

Orçado em cerca de R\$ 5 milhões, o Dado Pier será composto de uma casa de eventos e espetáculos para 3 mil pessoas e um restaurante com 500 lugares. A inauguração estava marcada para dezembro de 2001.

Figura79- Dado Pier depende de patrimônio histórico. Jornal Zero Hora.

Cais de Cinema - 2000

Durante a realização do 3º Congresso Brasileiro de Cinema, em Porto Alegre, o Governo do Estado anunciou a criação do Complexo Industrial Cais de Cinema.

O projeto previa a instalação de um laboratório cinematográfico no Armazém C4, de uma cinemateca no antigo frigorífico do Cais e de estúdios nos Armazéns C3 e C4.

Também prevê a instalação de centro técnico audiovisual com infraestrutura necessária para o desenvolvimento de todas as etapas da produção audiovisual. Estão previstos estúdios, equipamento para a captação de imagens e de som, equipamento de finalização, laboratórios, etc., garantindo suporte tecnológico para as empresas produtoras do Rio Grande do Sul⁴⁴.

A área prevista e em negociação para a implantação do projeto tem por base armazéns do cais de Porto Alegre, no centro da capital gaúcha. Integrada ao centro técnico, propõe-se a reciclagem do antigo frigorífico, capacitando-o a abrigar atividades e instituições ligadas ao acervamento e à formação profissional em audiovisual e ancoradas pelo projeto da cinemateca do Rio Grande do Sul.

Em fevereiro de 2001, ainda sem uma definição concreta do Projeto Cais de Cinema, era noticiado:

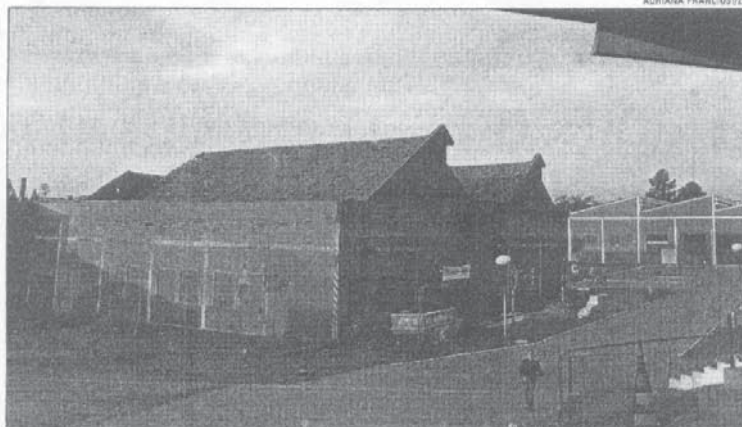
“ Dos R\$ 3 milhões propostos pelo Governo para este ano no Orçamento do Estado, a Assembléia Legislativa terminou aprovando apenas R\$ 950 mil. Mas a maior dificuldade está na definição da área do Cais do Porto (ou outra área da cidade) onde será instalado o projeto, e na sua adequação à planta do laboratório a ser implementado pela Labocine. A APTC tem insistido na importância da atualização dos equipamentos do leciné como peça fundamental de um projeto de infraestrutura para a produção audiovisual do Estado.⁴⁵”

44 - www.cinema.rs.gov.br

45 - www.aptc.org.br/bolet-67

COMO FICOU

ADRIANA FRANCO/USZ



Novo local: área do Centro Humanístico Vida é a escolhida para abrigar a Vila de Cinema

Cais de Cinema, um ano depois

STEFAN LIGOCKI

Há exatamente um ano, durante a realização do 3º Congresso Brasileiro de Cinema, em Porto Alegre, o governo do Estado anunciou a criação do Complexo Industrial Cais de Cinema. De acordo com o projeto, seriam instalados nos antigos armazéns do cais do porto da Capital equipamentos que promoveriam o desenvolvimento do cinema gaúcho.

Um ano depois, o projeto Cais de Cinema foi abandonado. O governo do Estado trabalha desde o início deste ano com o projeto de uma Vila de Cinema, instalada em uma área na Avenida Baltazar de Oliveira Garcia, zona norte da Capital. A Vila de Cinema, que abrigaria um laboratório cinematográfico, estúdios e áreas para a finalização técnica dos filmes, ainda não tem prazo para sair do papel.

O projeto inicial anunciado pelo governador Olívio Dutra previa a instalação de um laboratório cinematográfico no armazém C4, de uma cinemateca no antigo frigorífico do cais e de estúdios nos armazéns C3 e C4. O projeto estaria concretizado dentro de um ano a partir da instalação do laboratório. Além disso, o governo estadual, em parceria com outras instituições, se comprometeria com a formação profissional de técnicos.

O corte nas verbas para o setor cultural em 2001, aprovado pela Assembleia Legislativa, acabou atingindo diretamente o Cais de Cinema. Orçado em R\$ 3 milhões, o projeto conseguiu apenas R\$ 950 mil.

– Estamos tentando conseguir o restante com suplementações orçamentárias, originadas de arrecadações superiores às esperadas, e junto à iniciativa privada por meio de leis de incentivo – explica Paulo Zilio, coordenador do Comitê Executivo de Políticas Audiovisuais do governo estadual.

No início deste ano, depois de uma avalia-

ção em conjunto com a administração do cais do porto, a Secretaria Estadual dos Transportes definiu que os armazéns C3 e C4 e o antigo frigorífico deveriam ser utilizados para atividades portuárias. Do projeto inicial, apenas a cinemateca poderá ficar na área do cais, provavelmente no armazém A7, próximo ao local em que existe um projeto para a construção do Museu de Arte Contemporânea do Rio Grande do Sul.

– Como será próximo ao Gasômetro e ao Museu de Arte, a cinemateca ficará em local adequado. O resto dos equipamentos do Cais de Cinema, de aspecto industrial, não seriam atrativos ao público – diz Zilio.

Instalação de laboratório depende da captação de recursos

A área escolhida para abrigar a Vila de Cinema tem 10 mil metros quadrados e se localiza no Centro Humanístico Vida, que pertence ao governo do Estado.

– É uma pena que a antiga área no cais do porto não possa ser utilizada, mas a nova área é tecnicamente satisfatória – afirma a diretora Ana Luiza Azevedo, da Casa de Cinema.

Outra questão diz respeito à instalação do laboratório Cinema RS, filiado ao Labocine, do Rio, que depende da captação de outros R\$ 3 milhões pelo governo estadual com a iniciativa privada, por leis de incentivo. Grande parte desses recursos seria usada para a compra de um telecine, equipamento fundamental para a instalação do laboratório. Até agora, somente R\$ 200 mil foram captados pela Lei do Audiovisual, em investimentos do Banrisul.

O presidente da Labocine, Wilson Borges, alega que a imagem do laboratório está sendo prejudicada com a demora:

– A comunidade cinematográfica nos pressiona perguntando por que ainda não nos instalamos no Rio Grande do Sul. Isso porque o governo não viabiliza os recursos.

– O momento atual é difícil para a captação – justifica Zilio.

Figura80 -LIGOCKI, Stefan. Cais de Cinema, um ano depois. Jornal Zero Hora. Porto Alegre, 04 de julho de 2001.

Programa Monumenta

Porto Alegre faz parte do rol de cidades brasileiras cujas características históricas vêm sendo crescentemente reconhecidas. Possui um significativo centro antigo, composto por um conjunto de espaços públicos e edifícios, integrantes do Patrimônio Nacional, razão pelo qual foi selecionada para participar do Programa Monumenta, promovido pelo Ministério da Cultura (Min C), com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e cooperação da UNESCO⁴⁶.

A mais meridional das capitais brasileiras situa-se às margens do rio Guaíba, que deságua na Lagoa dos Patos, dispondo de 70 km de orla e de uma dezena de ilhas. A cidade também é circundada por 44 morros e cristas, que abrangem 24% do seu território. Com área de de 470,25 km² e 1.360.000 habitantes, situa-se sobre o paralelo 30º Sul, distando pouco mais de 100km, tanto do litoral como da região serrana, a 1.166km de São Paulo e 2.111km de Brasília. Destaca-se como um dos mais importantes pólos de negócios do Mercosul, efetuando significativas trocas comerciais, especialmente com seus vizinhos mais próximos, Uruguai e Argentina, de cujas capitais dista respectivamente 870 e 1400km.

Fundada por casais açorianos em 1752, oficializada capital do continente de São Pedro em 1773, e elevada à vila em 1810, Porto Alegre ocupou, inicialmente, uma crista de morros às margens do Guaíba. Constata-se que, a exemplo de outras localidades históricas, o centro da capital gaúcha caracteriza-se por uma cidade alta, com foco na Praça da Matriz, em torno da qual se situam os palácios representativos dos três poderes, a Catedral Metropolitana e o Tradicional Theatro São Pedro; e por uma cidade baixa, onde as praças da Alfândega e XV de Novembro têm cunho comercial e bancário. A praça XV abriga o tradicional Chalé, situando-se em seu entorno a Prefeitura Municipal e o Mercado Público, recém restaurado.

A ligação mais direta entre as duas “cidades” é a rua General Câmara (antiga rua da Ladeira), cujo cruzamento com a rua dos Andradas, mais conhecida como Rua da Praia, já foi um tradicional ponto de encontro da população: o Largo dos Medeiros.

O centro histórico de Porto Alegre é rico e diversificado, tanto pela variedade de sua fisionomia, fruto da convivência entre estilos diversos, quanto pelos lugares representativos da sua história, plenamente integrados na dinâmica urbana da cidade /Capital, e centro de

46 - Impresso explicativo do Programa Monumenta.

uma região metropolitana que concentra mais de 3.500.000 habitantes.

Com o propósito de contribuir para a aceleração do movimento de preservação do centro histórico, a Prefeitura aderiu ao Programa Monumenta. Trata-se de um importante impulso nesta trajetória, cuja finalidade é garantir a proteção do seu patrimônio, ressaltando-lhes as qualidades e fomentando-lhe as potencialidades, fazendo florescer, cada vez mais, este centro histórico cujo perfil o situa entre os mais representativos da nação.

Monumenta em Porto Alegre

Em Porto Alegre, o Programa Monumenta está inserido no Programa de Revitalização da Área Central. A

palavra Monumenta vem do latim, e sua tradução é “monumentos”. A origem é do verbo “monere”, que significa lembrar. E esta é a proposta do programa: manter viva, na cidade, a lembrança de pessoas, fatos ou lugares que tenham valor e significado histórico e cultural.

O Programa foi lançado no Brasil em 1999, mas os estudos para a sua criação vinham se desenvolvendo desde 1996. Numa primeira etapa, quatro cidades históricas foram escolhidas para formatar o Programa: Recife, Olinda, Rio de Janeiro e Ouro Preto. Numa fase subsequente, foram avaliadas 101 cidades históricas em todo o Brasil.

A Capital gaúcha, que havia se candidatado ao programa, foi considerada uma das 27 cidades em condições de aderir ao Monumenta,

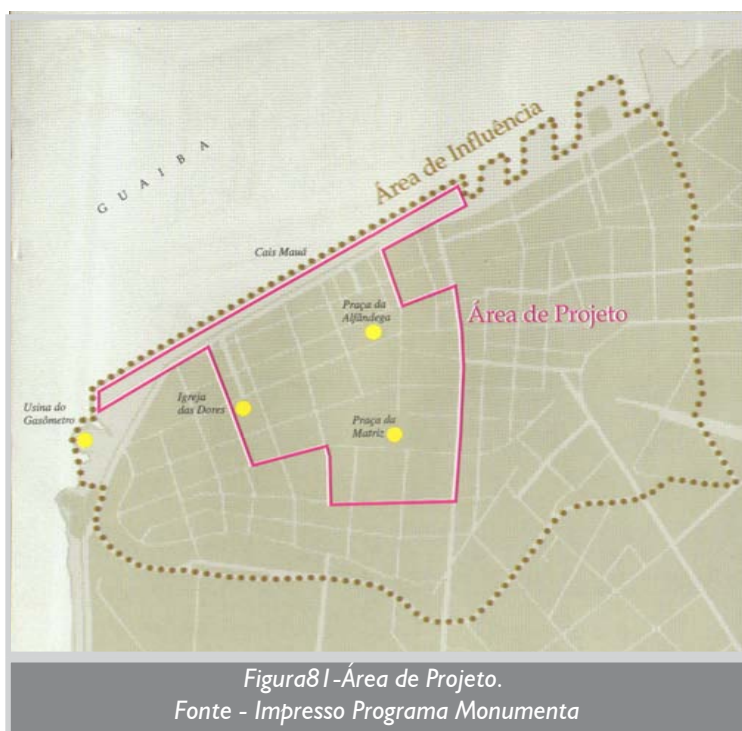


Figura 81 - Área de Projeto.

Fonte - Impresso Programa Monumenta

especialmente devido às características singulares da sua área tombada federal.

Ações prévias de proteção

Em novembro de 2000, previamente à confecção da proposta para ingresso no Monumenta, o “Sítio Histórico das Praças da Matriz e da Alfândega” foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Artístico Nacional (IPHAN), em base a uma proposta conjunta com o Instituto de Patrimônio Histórico do Estado (IPHAE) e a Equipe do Patrimônio Histórico e Cultural da Prefeitura (EPAHC).

Neste Perímetro já eram bens tombados federais:

a Igreja Nossa Senhora das Dores; o Pórtico Central e os armazéns A e B do Cais do Porto; o Memorial do Rio Grande do Sul, o Solar dos Câmara e o acervo do Museu Júlio de Castilhos. Com o tombamento do Sítio Histórico, imóveis que já eram tombados em nível estadual, passaram a ser em nível federal. São eles o Museu de Arte do Rio Grande do Sul (MARGS); a Biblioteca Pública do Estado; o Theatro São Pedro e o Palácio Piratini.

São imóveis tombados estaduais:

o Museu de Comunicação Hipólito José da Costa; a antiga Alfândega (Avenida Sepúlveda s/no); a Secretaria Estadual da Fazenda; o Prédio Força e Luz; o Centro Cultural Santander; o Arquivo Público do Estado; antigo Palácio do

Governo (“Forte Apache”), e antiga Provedoria da Real Fazenda.

São imóveis tombados municipais:

o Edifício Tuiuty (Rua Caldas Junior); o Clube do Comércio; a casa localizada na Rua Riachuelo, 933; o Viaduto Otávio Rocha; a Escadaria da Rua João Manuel; os armazéns A1 a A6 e B1 a B6 do Cais do Porto; o Solar na Rua Duque de Caixias, 973.

Outros 28 Prédios, no Entorno do Sítio Histórico são listados pelo Município como de relevância, para efeitos de preservação, tais como: o Cinema Imperial; o Edifício Chaves; o Hotel Lancaster; o Ministério Público; o Hotel Metrópole; o Sociedade Espanhola, o Solar Palmeiro; o Palácio da Justiça; o Casa dos Azulejos; o Consulado da Itália; o Palacete Chaves Barcellos, dentre outros.

Carta Consulta

Em fevereiro de 2001, a Prefeitura Municipal promoveu uma Oficina de Planejamento para a elaboração da proposta de Porto Alegre e a delimitação da área a ser beneficiada. Participaram entidades municipais, estaduais, federais, associações de moradores, representantes do Orçamento Participativo (OP) e de entidades de classe, assim como representantes da iniciativa privada. Em abril de 2001, a carta-consulta foi encaminhada ao

Ministério da Cultura (MinC), sendo aprovada em setembro, no valor de R\$ 16 milhões. Para tanto, o equilíbrio da situação financeira e orçamentária favoreceu Porto Alegre.

Área elegível do Programa

Compreende o Sítio Histórico tombado e seu entorno, acrescida de uma área que se estende até a Igreja Nossa Senhora das Dores. Dentro da área elegível foram relacionadas em torno de 170 imóveis que compõem o acervo de bens a serem preservados.

Características

O Monumenta tem por objetivo a preservação de áreas prioritárias do patrimônio histórico e artístico urbano do país, incluindo espaços públicos e edificações, de forma a garantir sua conservação permanente e a intensificação do seu uso pela população.

Ações a serem empreendidas:

tratamento dos espaços públicos históricos; restauração dos monumentos e edifícios históricos; atividades culturais, segurança e limpeza pública, melhora do tráfego e ampliação das condições de acessibilidade, além do apoio a projetos para a população em situação de risco social e gestão pública.

Podem obter financiamento:

-Prédios e espaços públicos: 70% a fundo perdido e 30% como contrapartida do Município, do Estado ou da iniciativa privada.

-prédios privados: financiamento para obras de restauração da fachada, telhado, reforço estrutural e rede elétrica, com prazos de ressarcimento de 10 anos para caso de prédios comerciais e, no máximo 15 anos para prédios habitacionais, livres de incidência de juros. O programa também financia algumas atividades culturais que possam contribuir para a animação da área, além de um projeto interpretativo, constante de um museu de rua, sinalização histórica etc.

Os valores pagos pelo financiamento de obras em prédios privados retornam para o Fundo de Preservação, para a reaplicação de recursos na própria cidade, podendo ampliar a possibilidade de restauração de prédios de interesse histórico-cultural. O gerenciamento deste fundo está a cargo da Secretaria Municipal de Cultura (SMC), dispendo de um conselho gestor que decide a aplicação dos recursos. O Fundo recebe, ainda, uma pequena parcela da movimentação econômica gerada na área beneficiada.

Especifidades do Programa

Sua prioridade são os bens que necessitam de restauração.

Está baseado no princípio de sustentabilidade, ou seja, o prédio recuperado deve ter uso que dê retorno financeiro e permita sua conservação ao longo do tempo;

Um de seus objetivos principais é proteger o patrimônio federal, estadual

e municipal, nesta ordem.

Unidade Executora do Projeto (UEP)

A instalação desta unidade é um dos requisitos exigidos pelo Ministério da Cultura e pelo BID. A UEP de Porto Alegre é coordenada pela Secretaria do Planejamento Municipal (SPM) e constituída por representantes das secretarias municipais da Cultura (SMC), de Captação de Recursos (SECAR), de Obras e Viação (SMOV) e do Gabinete de Planejamento (GAPLAN). Os trabalhos da UEP são assessorados pelas equipes do IPHAN e IPHAE.

Atribuições da UEP

A entidade deve coordenar as ações locais do Monumenta e fazer a interlocução com a unidade Central de Gestão do Programa no MinC;

Deve ainda, fazer os contatos necessários com os diversos órgãos das administrações municipal, estadual e federal, com os moradores, trabalhadores, usuários e empresas instaladas no Centro Histórico, bem como com as instituições e entidades da iniciativa privada e demais interessados, de modo a garantir a aplicação integral do Programa, com os melhores resultados e em benefício da cidade.

Parceiros

Podem candidatar-se aos recursos do Programa tanto entidades como proprietários de prédios incluídos na

área elegível, que sejam de valor histórico e sócio-cultural para a cidade. O interesse deve ser sinalizado ao Município, através de uma Carta de Adesão.

Adesão

Os parceiros da iniciativa privada que aderirem ao programa disporão de uma parte dos recursos na forma de financiamento, mas deverão garantir o aporte de recursos de outras fontes para a recuperação integral e a instalação de atividades econômicas em seus imóveis.

Implicações do Programa Monumenta

O Programa Monumenta significa o único avanço na questão portuária. É interessante pois é o único projeto que de fato vem se desenvolvendo e, certamente, por ser um projeto de restauro que conta com verba de organismos internacionais e estar protegido sob o “Manto” do Ministério da Cultura (Min C), com financiamento do Banco Interamericano de desenvolvimento (BID) e cooperação da UNESCO, conseguiu se manter acima das disputas políticas locais.

PATRIMONIO

Programa seleciona três cidades gaúchas

Serão liberados US\$ 200 milhões para obras

KLÉCIO SANTOS
Sucursal Brasília

Porto Alegre, Pelotas e Antônio Prado poderão receber recursos do Projeto Monumenta para restaurar seus prédios históricos.

As três cidades gaúchas ficaram entre as primeiras 20 classificadas, que serão convidadas amanhã pelo ministro da Cultura, Francisco Weffort, para participar do programa.

O projeto dispõe de US\$ 200 milhões para serem usados nos próximos três anos na conservação e na restauração de monumentos históricos. A escolha dos municípios foi feita por uma comissão de especialistas reunida pelo Ministério da Cultura (MinC), que considerou dados como a importância histórica e a urgência da necessidade de restauração. Para receber o dinheiro, as cidades selecionadas terão de apresentar um projeto para ser analisado pelo ministério.

Os US\$ 200 milhões são provenientes do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), do ministério e de uma contrapartida de Estados e municípios que, em média, fica entre 10% e 20% do valor solicitado por meio dos projetos. O total dos recursos previstos representa o dobro do que o MinC dispõe para investimentos dentro do orçamento da União.

— O ministério ainda tem de encontrar uma maneira de não pulverizar demais e dar muito pouco para cada município, nem

concentrar muito em alguns locais — informou Weffort.

Mais de cem cidades foram avaliadas

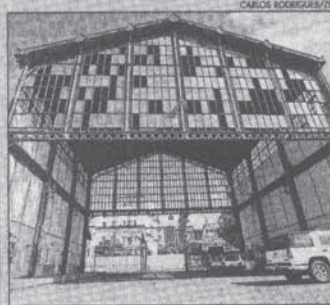
Ao todo, foram avaliadas 101 cidades em todo o país que têm bens sob a proteção federal. O trabalho, que começou há duas semanas, foi baseado em fichas elaboradas por técnicos do Monumenta, expressão que traduz o Programa de Preservação do Patrimônio Cultural Urbano, concebido pelo MinC com apoio do BID e do Programa de Nações Unidas para a Educação (Unesco). As fichas continham dados dos arquivos do Instituto do Patrimônio Histórico e Nacional (Iphan) e de estudos elaborados por professores do Departamento de História da Universidade de São Paulo (USP).

O programa está em fase inicial, mas atualmente sete cidades — Olinda e Ouro Preto, em Minas Gerais, e Rio, Recife (PE), São Luís (MA), Salvador (BA) e São Paulo — já fazem parte do Monumenta. A longo prazo, o projeto prevê um conjunto de ações complementares, como a formação nas cidades de mão-de-obra especializada em restauro.

Além das três gaúchas, entre as cidades beneficiadas foram incluídas as mineiras Diamantina, Tiradentes e Congonhas — representantes do ciclo histórico do ouro — e Brasília. As demais são: Alcântara (MA), Belém (PA), Cachoeira (BA), Carapicuíba (SP), Corumbá (MS), Goiás (GO), Icó (CE), João Pessoa (PB), Lençóis (BA), Natividade (TO), Ueiras (PI), Penedo (AL) e São Francisco do Sul (SC).

AS ESCOLHIDAS

Para receber dinheiro, municípios terão de apresentar projeto ao Ministério da Cultura:



PORTO ALEGRE

Uma das edificações que poderá ser restaurada com os recursos do Projeto Monumenta é o complexo que envolve o Pórtico Central (foto acima) e os armazéns do Cais do Porto, às margens do Guaíba. Os prédios foram encomendados em 1919 à Casa Costa Daydée, de Paris, construídos sob a responsabilidade de um engenheiro francês e tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). O titular da Secretaria Municipal de Cultura, Charles Kiefer, explica que, além do pórtico, são esperados recursos para restaurar um conjunto de prédios e monumentos que integram o Quadrilátero Cultural do Centro, localizado numa faixa de terra que se expande a partir do Pórtico do Central, com limites laterais entre o Margs e o Memorial do Rio Grande do Sul, até a Catedral Metropolitana. A intenção é obter US\$ 18 milhões para as restaurações.

PELOTAS

Detentora da condição ímpar de patrimônio cultural do Estado, Pelotas catalogou num inventário 1.189 imóveis passíveis de tombamento. De seis imóveis reconhecidos pelo governo federal — casarões dois, seis e oito da Praça Coronel Pedro Osório, Teatro Sete de Abril, Obelisco Republicano, no bairro Areal, Caixa D'água da Praça Piratino de Almeida (foto abaixo) —, dois já estão com obras de recuperação em andamento, com recursos captados pela Lei de Incentivo à Cultura: o Casarão número dois da Praça Coronel Pedro Osório e o Teatro Sete de Abril. Segundo a arquiteta Carmen Vera, da Divisão de Patrimônio Histórico da prefeitura, em situação mais precária está o casarão número oito. Fora o tombamento pelo Iphan, cinco zonas de Pelotas — que representam 10% do território da cidade — estão preservadas por meio de legislação estadual.



ANTÔNIO PRADO

O município de Antônio Prado pretende utilizar a verba na edificação de uma iluminação subterrânea, sem postes, na Avenida Valdomiro Bocchese, modelo buscado na Itália pelo prefeito Euclides Carra. O restante do dinheiro deverá ser utilizado na restauração de 12 dos 48 prédios históricos (foto ao lado). De acordo com Carra, a próxima administração deverá seguir um projeto pré-definido. A Casa da Neni, símbolo do município, foi o primeiro prédio tombado, em 1985.



Figura 82 - SANTOS, Klecio. Programa seleciona três cidades gaúchas. Jornal Zero Hora, seção Geral. Porto Alegre 8 de Novembro de 2000. pg 37.

Monumenta restaura o pórtico

A primeira entrada da Capital integra as obras de revigoração do Centro

Uma solenidade realizada no Cais do Porto, ontem à tarde, marcou o começo das obras de restauração do antigo pórtico, a primeira entrada da Capital. Incluído pela prefeitura no programa de revigoração do acervo cultural e histórico da área central de Porto Alegre para poder receber recursos do Projeto Monumenta, financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Ministério da Cultura, o pórtico deverá ser renovado até o final de 2003, a um custo de R\$ 130 mil.

O projeto prevê também a restauração dos armazéns A e B, junto ao pórtico, espaço em que já são realizados eventos culturais e que receberão equipamentos adequados para essa finalidade. Segundo a coordenadora do Projeto Monumenta, arquiteta Briane Bicca, a primeira fase dos trabalhos será destinada à investigação sobre materiais. Isso inclui estudos sobre as peças de vidro de várias épocas, visto que restam poucos dos vitrais



MAURO SCHAEFER

Prefeito assinou a recuperação. Vitrais eram franceses

originais que encimam o pórtico, vindos da França. Também as armações de ferro serão tratadas para eliminar a ferrugem. Para o prefeito João Verle, a importância da obra está relacionada com a história da cidade e dos seus habitantes. "Deveríamos fazer esse lançamento na avenida Mauá, fechando o trânsito, para que todos saibam que por aqui chegavam e saíam visitantes e tantos outros que vieram para ficar", disse o prefeito.

Já o presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB-RS), José Albano Volkmer, manifestou satisfação pelo fato de a prefeitura incluir a recuperação do pórtico no Monumenta. Como coordenador do Patrimônio Artístico e Cultural do Estado, em 1986, ele foi o responsável pelo tombamento do pórtico e do complexo que envolve as praças Sepúlveda e da Alfândega. Além de outros 120 prédios na Capital, o Monumenta financiará o restauro de obras de valor histórico em Pelotas e Antônio Prado.

Figura 83 - Monumenta restaura o pórticos. Jornal Correio do Povo, seção Geral.



RICARDO GIUSTI

Obra integra o programa Monumenta

Pórtico Central do cais ganha reforma

O programa Monumenta terá início hoje, às 15h, quando o prefeito de Porto Alegre, João Verle, assinar a ordem de serviço das obras de restauração do Pórtico Central do cais do porto da Capital. O Monumenta será financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), conforme convênio firmado em junho, em Brasília, na sede do Ministério da Cultura. Serão liberados R\$ 16,55 milhões, dos quais R\$ 11,58 milhões são a fundo perdido.

O Monumenta, que tem parceria com o Ministério da Cultura, BID e Unesco, terá duração de três anos e restaurará espaços, prédios e monumentos de valor histórico, públicos e privados. Numa área de 28 hectares, serão recuperados o Palácio Piratini, a Biblioteca Pública, a Pinacoteca Berta/Locatelli, o Margs, o Memorial do RS, os armazéns A e B do cais do porto, o Museu Hipólito da Costa e a Igreja das Dores.

O secretário do Planejamento, Carlos Eduardo Vieira, disse que o Monumenta prevê, ainda, linha de financiamento com juro zero para restauração de fachadas e telhados de imóveis privados situados na área de atuação. O projeto inclui melhorias nas praças da Matriz e Alfândega, onde serão feitas escavações arqueológicas. A General Câmara terá calçadas alargadas e serão construídos patamares, e a avenida Sepúlveda será transformada em um espaço semelhante ao que os franceses denominam bulevar.

Figura 84 - Monumenta restaura o pórticos. Jornal Correio do Povo.

Propostas Diversas - 2000-2002

Com a indefinição do futuro do Cais Mauá, surgiram na mídia propostas diversas, como a utilização do Cais como estacionamento e até como solução para o sambódromo de Porto Alegre.

Não nos deteremos a nestas propostas pois não tiveram maiores conseqüências, apenas reproduzimos os artigos de Jornais para ilustrar o caráter de “Ilha da Fantasia” que o Cais Mauá assumiu após tantas propostas e nenhuma resolução.



Figura 85 - WINK, Luciamem. Cais do Porto é opção para sambódromo. Jornal Correio do povo, seção Geral. Porto Alegre 4 de Fevereiro de 2002. pg 15.

Dissertação de Mestrado Thiago Muradas Bulhões

Propostas para Área

Propostas para Área

Cais poderá ser área para estacionamento de veículos

Secretário municipal José Luiz Vianna Moraes disse que uma possível alternativa para o problema seria a ocupação do cais

No cronograma de obras do Mercado Público de Porto Alegre não foi previsto uma área para estacionamento de veículos. O secretário municipal da Produção, Indústria e Comércio (SMIC), José Luiz Vianna Moraes, confirmou ontem que não foi destinada uma área naquele local. A grande alternativa, na opinião do secretário, seria a possibilidade de utilização do cais do Porto para estacionamento de quem desejar ir ao Mercado Público.

O acesso seria pelo portão central do cais na Avenida Mauá, o usuário deixaria o automóvel estacionado no pátio do cais e chegaria ao Mercado Público pela passagem subterrânea, hoje utilizada pelos funcionários do Deprec que trabalham no porto. Mas essa proposta, depende do governo estadual e da administração do cais do Porto.

José Luiz Vianna Moraes frisou que o porto é a única área de maior porte capaz de colocar milhares de veículos sem prejudicar o fluxo de veículos na área central da cidade. O local funcionaria como uma espécie de área azul.

O secretário municipal dos Transportes, Luis Carlos Bertotto, explicou que existe na área



O acesso seria pelo portão central do cais na Av. Mauá

central de Porto Alegre o estacionamento rotativo com 900 vagas na área azul, funcionando das 7h às 19h. Os motoristas podem deixar os veículos até duas horas estacionados. Segundo Bertotto, os grandes empreendimentos no Centro de Porto Alegre devem ser precedidos de estacionamento.

Bertotto lembrou que o Centro 24 Horas em obras na Travessa Acylyno de Carvalho é uma área complicada para o estacionamento de veículos, como alternativa os motoristas utilizam a Rua Andrade de Neves pagando R\$ 1,00. Outro ponto para um futuro estacionamento no Centro 24 Horas seria na Avenida Borges de Medeiros. Circulam no Centro de Porto Alegre em torno dois mil veículos/hora.

Luis Carlos Bertotto informou que o objetivo é intensificar a fiscalização em conjunto com a Brigada Militar dos motoristas, que estacionam os carros em fila

dupla na área central da Capital, principalmente na área Mercado Público.

O secretário disse que estando sendo estudado a possibilidade junto com os permissionários Mercado Público a liberação a sábados da área azul próximo prefeitura para estacionamento. Também existe a possibilidade da área na Borges de Medeiros destinada aos veículos de carga e descarga possa ser utilizada pelos usuários do Mercado Público. "Nas principais ruas e avenidas da Capital, o estacionamento é estabelecido pelos próprios motoristas", acrescentou.

O comandante do 9º BPM Paulo José Almeida, responsável pelo trânsito na área central de Porto Alegre, explica que os motoristas flagrados pela Brigada Militar infringindo a lei são multados. Ele explicou que o desrespeito a lei existe porque os motoristas não possuem locais suficientes para estacionar.

Figura 86 - Cais poderá ser área para estacionamento de veículos. Jornal do Comércio, seção Geral. Porto Alegre 9 de Julho de 1996. pg 18.

Entrevistas

Neste capítulo estão contidas as entrevistas com as pessoas que tiveram uma atuação destacada sobre o tema, buscando fundamentar a pesquisa com opiniões diversas, qualificando assim seu resultado.

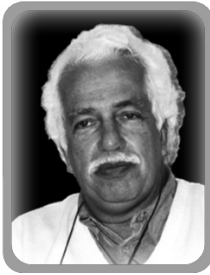
Foram previamente definidos os entrevistados. O Sr. Paulo de Tarso, diretor da Superintendência de Portos e Hidrovias, elucida qual a política atual para o porto e qual o futuro do Cais Mauá, segundo o atual governo.

O arquiteto Carlos Fayet, presidente do IAB na época do Concurso “Porto dos Casais” fornece seu parecer sobre toda a problemática da área em questão e enriquece a pesquisa na medida em que vivenciou boa parte das transformações ocorridas às margens da península.

O arquiteto Alberto Adomille, vencedor do Concurso Porto dos Casais, elucida o seu projeto e expressa sua opinião sobre o futuro da área.

Os arquitetos Paulo Almeida e Eliane discutem o projeto vencedor do concurso de idéias do Muro da Mauá e explicam quais eram as expectativas na época do Concurso, qual sua opinião sobre o Concurso Porto dos Casais e seu ponto de vista atualmente sobre a melhor solução para a questão.

Dissertação de Mestrado Thiago Muradas Bulhões
Entrevistas



Paulo de Tarso

Diretor de Portos e Hidrovias

Governo Olívio Dutra

Dissertação de Mestrado Thiago Muradas Bulhões

Entrevistas

Entrevista Paulo de Tarso

Thiago-Quais são os planos para o Porto de Porto Alegre hoje ?

Paulo de Tarso - Nós

apresentamos um plano para o Conselho de Autoridade Portuária que é composto por trabalhadores, empresários, pelo governo estadual, federal e até municipal. Este plano foi aprovado e se chama Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Alegre. Ele tem como base o reconhecimento de que o porto tem um movimento hoje considerado importante em nível nacional. Ele tem uma potencialidade muito grande não explorada e detém uma quantidade de equipamentos, principalmente de armazenagem, de capacidade de seus ancoradouros em condições de serem revitalizados. Então nós estamos no processo hoje de revitalização econômica do Porto de Porto Alegre.

Este objetivo está claro, estamos de acordo com a Lei de Modernização de Portos a medida 8630 de 1993; é essa lei que determina a retirada do Estado como operador, ou seja, nós não realizamos mais aquelas operações de carga e descarga. Eramos então até 1993 responsáveis pela contratação de estivador, etc e tal que hoje são da iniciativa privada. Também a licitação de terminais, não é mais de nossa responsabilidade embora entendamos que devemos manter uma área a qual

nós chamamos de “cais público”, que vamos manter no Cais Navegantes.

Temos ainda, no Cais Mauá, uma área onde o operador portuário, aquele que contrata as embarcações, que contrata a mercadoria independente de seu tamanho possa exercer sua função, onde também importadores e exportadores eventuais que não querem firmar contrato com a iniciativa privada possam atuar. Além dos que optam por trabalhar na iniciativa privada, há os que optam pelo cais público.

Então este é um dos objetivos criados por nós como princípios gerais do processo de revitalização do Porto de Porto Alegre.

Thiago- Então a meta é revitalizar?

Paulo de Tarso - A meta, o

objetivo geral é revitalizar. Depois, obviamente, o plano prevê, outras metas de acordo com o trabalho realizado por uma consultoria que foi contratada pelo Município, pelo Estado em 1999, por aí, a Fundação José Bonifácio da Universidade Estadual do Rio de Janeiro. Este plano prevê áreas, acabamos de assinar o contrato com um vencedor de uma licitação para terminais de containeres; estamos também encaminhando um processo de organização de licitações de áreas públicas para os terminais chamados areeiros (oficialmente seria materiais para construção civil), serão situados após a ponte, na chamada área do DEPREC. Nós estamos já encaminhando

estudo e formalização de um processo de licitação de um terminal de grãos, de um terminal de sal e posteriormente será a última etapa com o terminal de fertilizantes. A nossa meta, o nosso objetivo é a conclusão destas licitações até julho de 2002, ou seja, entendemos que até o final de 2002 é possível que o Porto esteja totalmente adequado, não somente à Lei, mas a uma nova visão de porto, uma nova conjuntura nacional e internacional que de certa forma determina o tipo de atividade dos portos.

Porto de Porto Alegre: Situação atual e futura.

Ofício gentilmente cedido por Paulo de Tarso - julho 2001

Introdução

Agradecendo o convite da ABTB que, possibilitando-nos apresentar o Porto de Porto Alegre e sua potencialidade para o seus associados e convidados, possibilita, também, tecermos algumas considerações sobre o novo papel dos portos, a comunidade portuária e o poder público no Brasil.

A Lei 8630/93, fruto de um grande debate nacional entre todas as forças políticas, econômicas e sociais que participavam, direta ou indiretamente, da vida portuária, pode não ser a melhor lei, pode e deve ser aperfeiçoada, mas deve ser interpretada à luz de uma nova realidade mundial e nacional.

Realidade esta que se caracteriza pela ausência de recursos públicos para investimentos, por um novo reordenamento das forças produtivas em nível internacional e por uma revolução tecnológica provocadora de uma nova cultura política.

Para a realidade nacional onde, por longos anos, o Estado era o principal responsável por grandes investimentos em infra-estrutura e serviços criando, por consequência, instrumentos centralizadores de administração e planejamento, com órgãos com capacidade decisória, responsáveis por políti-

cas setoriais e regionais e, desta forma, impondo sua lógica desenvolvimentista aos poderes locais.

Vivemos, assim, por longos anos em que os investimentos públicos nos portos decorriam da necessidade de estimular as concentrações industriais, gerando pólos de desenvolvimento onde o porto é parte deste modelo fordista de desenvolvimento.

Mas o novo reordenamento das forças produtivas onde o fluxo de mercadorias determina um novo modelo de organização industrial, ou seja, de modelo concentrador para a organização em redes, coloca a comunicação como elemento principal na conexão entre as partes.

Com a retirada do Estado central do processo produtivo e como consequência, do sistema centralizador decisório, os portos vêm assumindo novas funções no sistema produtivo, necessitando melhorar a qualificação dos serviços, emancipar-se das concentrações industriais, reestabelecer uma relação com as cidades e regiões onde estão localizados e, acima de tudo, uma gestão integradora, de parceria do público com o privado, possibilitando um desenvolvimento econômico em bases regionais e locais.

O porto não é uma exclusividade dos operadores portuários ou de seus trabalhadores, mas do conjunto dos cidadãos e das instituições públicas, seja através do consumo, ou do lazer.

Situação do Porto

É com esta visão que apresentamos um novo plano de zoneamento para o Porto de Porto Alegre, aprovado pelo CAP, onde a parceria entre o público e o privado é fator determinante para que toda a análise e perspectivas apontadas pela consultoria da Fundação José Bonifácio se torne realidade. É com esta visão que, desde que assumimos, iniciamos um processo de regularização dos terminais e de uso das instalações portuárias.

Dissertação de Mestrado Thiago Muradas Bulhões

Entrevistas

A produção regional e a construção social no Brasil

Ofício gentilmente cedido por Paulo de Tarso - julho 2001

O tema proposto pela comissão, por ser muito abrangente, necessita da intervenção de especialistas, capazes de abordar a temática com maior profundidade do que somos capazes, neste momento.

Considerando nossa pouca experiência na questão portuária, que teve início apenas com a aprovação da Lei 8630/93, como representante do Município de Porto Alegre no CAP local, preferimos tecer comentários sobre a importância dos portos no desenvolvimento local e regional.

Usaremos como referência o livro "Cidades e Portos", (SILVA, Gerardo e COCCO, Giuseppe, org., DP&A editora, 1999), Introdução e os textos assinados por Badouin, Thierry e Coolin, Michele, por entendermos que o mesmo introduz alguns conceitos teóricos importantes para a compreensão do papel dos portos na economia.

O processo econômico internacional, conhecido como mundialização ou globalização da economia, promove uma substituição dos sistemas produtivos caracterizados por grandes concentrações industriais.

O modelo industrial fordista, até então, dominante no processo de produção, necessita de um estado que desempenhe um papel social caracterizado por grandes investimentos em

infra-estrutura e serviços. Agindo assim como articulador e juiz do pacto social entre capital e trabalho.

Para tanto, o estado cria instrumentos centralizadores de administração e planejamento, como órgãos com capacidade decisória, responsáveis por políticas setoriais que orientam e, até decidem onde aplicar os grandes investimentos em infra-estrutura, impondo, desta forma, sua lógica desenvolvimentista aos poderes locais. ELETROBRÁS, TELEBRÁS, SUDENE, SUDESUL, PORTOBÁS são alguns destes órgãos centralizadores, criados sob esta ótica.

A gestão dos portos, centralizada através da PORTOBRÁS, decidia quais portos eram importantes para o processo de desenvolvimento nacional, considerando-os como elos vitais da integração produtiva entre as diferentes regiões do país e do mundo.

Assim, os principais pólos de concentração industrial localizam-se em decorrência dos portos, que, por sua vez, mantêm um perfil identificado com estas concentrações, sem que houvesse uma preocupação com as variações que estas mercadorias pudessem sofrer, seja no design, seja alteração tecnológica, etc... O porto era, por conseqüências, também, um modelo fordista de organização.

Com o avanço da globalização, este modelo passa por uma transformação muito rápida, exigindo uma adequação às novas formas de organização fabril onde o fluxo de mercadorias assume importância vital na cadeia produtiva. A grande concentração industrial cede lugar à organização em redes, e os portos precisam adequar-se a este novo sistema. A conexão não é estritamente física, mas estabelecida na comunicação entre as partes, tornando, assim, a informação fundamental.

Na transformação do processo produtivo, o estado retira-se do cenário econômico, privatiza suas empresas e desmonta os organismos centralizadores como a PORTOBRÁS.

Este novo sistema produtivo requer uma nova articulação entre as esferas de produção e de consumo com forte predominância desta na determinação da produção. O abastecimento de mercado no tempo mínimo (just in time) de fornecimento de produtos ao consumidor é o ponto de partida para discussão de um novo modelo de gestão para os portos brasileiros.

Os portos devem, portanto, assumir novas funções no sistema produtivo, gerenciando os fluxos contínuos de bens para a produção e consumo, a partir de redes de empresas que se estendem de maneira difusa e flexível pelos territórios. Necessitando melhor qualificação dos serviços, emancipam-se das concentrações industriais e da centralização administrativa.

Todos estes fatores determinam uma mudança profunda nas redes logísticas e no papel dos portos, identificando dois modelos de gestão administrativa: **o hub port e a cidade portuária.**

HUB PORT - Distante, desterritorializado, inscrito numa cadeia logística setorizada, atende o interesses comerciais de grandes empresas localizadas na sua hinterlândia ou grandes grupos de armadores que os subordinam a um sistema logístico internacional. Desvincula-se da cidade para vincular-se a um sistema inter-modal de transporte de caráter continental, garantindo superação rápida dos entraves à rápida circulação de mercadorias.

Seus resultados dependem do desempenho econômico dos grandes complexos industriais ou das estratégias globalizadas das grandes companhias de navegação.

Este modelo exige equipamentos com alto nível de especialização e, por suas características, dificulta a entrada de pequenas e médias empresas, relegando-as a existirem como terceirizadas das grandes empresas. O vínculo com as grandes empresas, que garantem a circulação de mercadorias sem qualquer entrave, gera entre os empresários e alguns políticos a idéia de que a administração destes portos tenha caráter privativo, como se sua existência, mesmo distante do centro urbano, não mantenha qualquer relação com o planejamen

to local.

CIDADE PORTUÁRIA - Seu perfil desenha-se como um instrumento de desenvolvimento local/regional.

Inverso ao do hub port, estabelece uma relação de complementariedade de sua infra-estrutura com a cidade. É na cidade ou na região onde se encontram os recursos empresariais e as competências para aprimorar os seus serviços, permitindo que a cidade recupere sua relação histórica e não meramente paisagística com o porto.

Opõe-se, ainda, à visão de uma infra-estrutura de movimentação de cargas sem que haja um suporte econômico maior de estratégias de desenvolvimento local. Nas atuais circunstâncias da economia mundializada, onde o predomínio das grandes empresas determina os fatores de produção, o desenvolvimento de estratégias locais como resistência à instabilidade econômica é fundamental na manutenção de outras fontes de geração de renda e emprego. Por isto, o porto pode, e deve, ser recuperado para o desenvolvimento local.

Obviamente, que este modelo exige a necessidade de uma gestão integradora, de parceria do público com o privado, possibilitando o desenvolvimento sócio-econômico em bases locais/regionais.

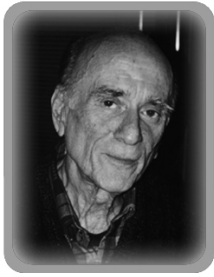
Aqui o porto não é exclusivo dos operadores portuários, mas do conjunto dos cidadãos e das instituições públicas, seja através do trabalho e da produção,

seja através do consumo e do lazer. A cidade, ao contrário do hub port, é que faz a ligação entre o porto e a economia regional e entre esta e os mercados globais.

Enquanto no hub port a infra-estrutura decorre das estratégias globais dos armadores, no modelo cidade-portuária, é a cidade que, ao fazer o planejamento da infraestrutura necessária ao seu desenvolvimento local, pode também fazer o planejamento portuário. No hub, o essencial é o trânsito rápido das mercadorias, no cidade-portuária, sem desconsiderar o trânsito rápido, o porto é um centro de comércio e de serviços capaz de captar os fluxos para dar-lhes o valor agregado que a cidade, ou sua hinterlândia, é capaz de gerar.

Comunidade Portuária - Com a retirada do estado como sustentáculo financeiro dos portos, surge a necessidade de intervenção das coletividades locais no domínio portuário. Os investimentos nos portos dependem das comunidades locais ou regionais. O novo estatuto portuário definindo a autonomia dos portos, estimulando a competitividade entre os mesmos, força a identificação do porto com a cidade e, por consequência, a interação de outros atores até então distantes.

A competitividade entre as cidades portuárias surge quase como natural. Entretanto, não impede a articulação entre as praças para a defesa dos diversos interesses específicos ou comuns frente aos interesses globalizados das grandes empresas.



Carlos Maximiliano Fayet

Arquiteto presidente do IAB na época do Concurso Porto dos Casais

Dissertação de Mestrado Thiago Muradas Bulhões

Entrevistas

Thiago- Qual a sua opinião em relação à área do Porto hoje?

Fayet - Não dá para falar do hoje sem falar rapidamente sobre o que era, como era. A cidade tinha uma relação muito boa com o rio, até porque as instalações portuárias não eram só de armazém, tinham muitas docas, e o sujeito tinha acesso até a beira do rio na doca, onde tinha grande parte da navegação fluvial. Até mesmo no porto se tinha acesso muito franco, não era uma zona de acesso proibido. Com a política de segurança, nacional o acesso ficou restrito e, nas áreas onde havia este contato da população com a borda do rio, o contato foi se perdendo. A Rua da Praia tinha praia e tinha atracadouro, praia e trapiches. Então era uma seqüência, primeiro praia, depois praia com trapiche, depois um cais, depois cais e docas, e agora praticamente só docas. Como era lá perto do CESA onde não é mais uma doca, é um cemitério de barcos que ninguém usa mais, eliminados de nossa linha d'água. E os armazéns que criaram um bloqueio visual do centro de nossa cidade contra o rio, a própria administração do porto, completada pela cadeia. O pessoal fala muito do gasômetro, mas tinha a antiga cadeia, que era uma construção enorme, talvez maior que o gasômetro. A cidade foi perdendo contato com o rio, sobrando a Praia de Belas que o aterro também distanciou. Também Navegantes onde predominava aquela

situação de praias e trapiches acabou ficando sem contato com o rio pelas construções entre a Av. Voluntários e o rio, arrematado pela construção da avenida Dique.

Foi uma construção muito grande na época, pois queriam que o trem fosse até o centro, o que possibilitou o trensub vir até o centro.

Mas o sistema de proteção de cheias foi a pá de cal do divórcio do rio com a cidade. Não que tenha sido uma coisa criminoso, uma coisa ruim, pois afinal protegia a cidade contra as cheias. Mas era um sistema de diques, tanto do gasômetro para o sul é dique e da rodoviária para o norte é dique.

Com a mudança nos sistemas de carga e descarga dos portos que hoje é através de containeres, este porto, este cais, chamado Porto dos Casais, primeiro se tornou obsoleto pois não tem retroárea, ou seja, ele não tem área atrás adequada para containeres. É uma faixa muito estreita. Então o que acontece? Para containeres não serve este porto, por isto estão fazendo um cais novo para Porto Alegre.

Por outro lado, ele é um cais muito bom para cargas extras, como eles dizem, um cais de gravidade. Não é um cais estruturado com laje e piso, o solo é compactado e ele mesmo funciona como um contraforte que sustenta o muro do cais. As qualidades hoje são outras pois com o tempo também vão se tornar obsoletas, com isto, com o cais

com seus anos (não digo dias, pois ele ainda presta serviços, depósito e pequenas cargas), raramente chega um trem.

O Governo achou de aproveitar um programa que existe no Governo Federal de revitalização de áreas portuárias que ocorre em quase todas as áreas portuárias do Brasil. Geralmente estas áreas portuárias ocupam locais nobres nas cidades, Recife, Salvador, o próprio Rio de Janeiro, no centro, na Av. Mauá, Santos também tem um porto novo imenso, com grande capacidade de carga e descarga de containeres.

Então estes portos tradicionais, na sua maioria, eram concedidos ao Estado para operar; no nosso caso, era o DEPREC, órgão estadual que operava o Porto apesar de ser Federal. Houve aí então a passagem do Governo Federal para o Estadual, e o Governo do Estado promoveu aquele concurso com o programa de revitalização de áreas portuárias. Uma área nobre da cidade onde falta estacionamento durante o dia e sobra durante a noite, com uma quantidade enorme de edifícios de estacionamento ociosos a noite, poderia atender a uma demanda de uma zona dessas do tipo de reciclagem com grande movimento à noite, se tomarmos como exemplo Porto Madero, Nova Iorque. Então foi feito este programa mas restava um problema: o muro, que continua sendo um problema visual, etc.

Foi apresentada pelo projeto que

venceu uma solução muito inteligente que substituía o muro por um equipamento móvel. Como as enchentes nunca mais ocorreram, a não ser em 87 que chegou à borda do Cais, então não se justifica um muro daqueles durante 50 anos esperando uma enchente.

O importante é ter o equipamento para que, no caso de uma enchente, ele esteja lá; mas, quando não houver, ele não esteja. Isto seria o ideal, e foi a solução que o Adomille deu.

Perfeitamente viável. Em lugares onde há enchentes, o pessoal faz diques com sacos de areia. Se contarmos a areia que há na cidade, a mão de obra que se tem na cidade, em um dia se faz um dique da rodoviária até o gasômetro.

Então eu acho que este muro está condenado em todos os aspectos. Ele tem uma única finalidade: conter as cheias, mas ele não é a única solução hoje. Hoje ele é um divisor que está lá, sem razão de ser, separando a cidade de seu porto.

Então esta é a questão que deve ser vista pela Prefeitura, eu não discuto a solução. O que o Governo e eu, como presidente do IAB, achávamos era uma solução que encaminhava um resultado econômico dentro da proposta do Governo de uma área privatizada; fez-se uma licitação para entregar a concessão daquilo mediante a aquisição de equipamentos que iriam enriquecer a vida da cidade. Enfim isto era uma ótica. A ótica do atual Governo é diferente, mas a

verdade é que as coisas estão indo devagar. Eu acho que o aproveitamentos daqueles pavilhões com atividades é pífio.

Fizeram um estardalhaço com os Pavilhões das Tesouras, veio o incêndio queimou e acabou. O pessoal esqueceu de dizer que existe o tombamento do Pavilhão Central e dos dois adjacentes. Isto existe. Aquele projeto do Adomille, por exemplo, respeitava todas estas exigências do Patrimônio Cultural Federal.

A meu ver, o que precisa mesmo é um pouco menos de discurso e um pouco mais de objetividade, que realmente não é uma questão de urgência, mas , pelo menos, tem que se encaminhar uma solução.



Eliane Sommer & Paulo de Almeida,
Arquitetos vencedores do Concurso
"Muro da Mauá"

Thiago - Uma visão geral de sua participação no concurso Muro da Mauá?

Paulo e Eliana - O Concurso Público Nacional de Idéias Muro da Mauá, realizado em 1994, promovido pelo IAB/RS e pelo DEP/Prefeitura Municipal de Porto Alegre, teve como objetivo premiar propostas de intervenções arquitetônicas e urbanísticas a partir da permanência do muro de proteção contra enchentes, objetivando melhorar a integração entre a cidade e o Guaíba. O júri foi formado pelos arquitetos Luiz Paulo Conde, Leonora Maria Ulrich, Newton Burmeister, Ana Lúcia Meira, Lúcia Isabel Davoli, Júlio Collares e pelo engenheiro Adolpho Gantergi. O projeto aqui publicado foi classificado em primeiro lugar.

A permanência do muro é pressuposto para esta proposta de intervenção no trecho da avenida Mauá entre o portão central e a área do Gasômetro. Interessa possibilitar o contato visual com o Rio Guaíba a partir da preservação de preexistências urbanas consideradas significativas: o portão central, os armazéns do cais, a Usina do Gasômetro e o próprio muro.

O conjunto é formado por edificações cuja simplicidade e rigor geométrico possibilite a complementação do entorno, evitando competir com o existente. Materializa um sistema de lugares articulados através de uma passarela que liga a Praça da Alfândega à Usina do Gasômetro, e

que procura fortalecer funcional e visualmente a borda do rio. Introduce um percurso privilegiado no qual o rio predomina como fundo, visualizado através dos vazios dos armazéns ou sobre seus telhados. Enquanto o rio é fundo para o colorido seqüencial dos armazéns, é também figura, junto com o perfil da usina, para o pôr-do-sol.

O muro é considerado equipamento público essencial do sistema de proteção contra inundações de Porto Alegre. As modificações propostas são mínimas: modificação do muro no contato com a usina para permitir um acesso lateral, pequenos deslocamentos de algumas comportas e abertura de outras, para melhorar o contato físico e visual da área do porto nos eixos mais importantes, relacionados às ruas transversais.

A Praça da Alfândega é ligada por uma escadaria-praça, localizada na Avenida Sepúlveda, tanto aos mezaninos abertos propostos para o portão central e os armazéns lindeiros quanto à passarela. Os mezaninos estão relacionados com o rio através de prolongamentos sobre o cais.

A passarela sobre o muro, para pedestres e ciclistas, está relacionada à Avenida Mauá por meio de uma seqüência de mirantes, em pontos relacionados com as ruas transversais e o vazio entre os armazéns.

A Casa de Bombas, localizada na confluência da Avenida Mauá e a Rua Siqueira Campos, está sendo mimetizada

por cobertura em forma de arquibancada, voltada para o rio na direção da área do Gasômetro.

Na área entre a usina e os armazéns está sendo proposta a retirada dos pavilhões existentes, cuja localização aleatória interfere na paisagem. Está sendo também considerada a retirada do Museu do Trabalho da Praça Brigadeiro Sampaio. No caso de pavilhões cuja qualidade construtiva e espacial recomende sua preservação, é sugerido o deslocamento para áreas mais adequadas. A grande praça seca proposta é projetada como suporte potencial para as mais diversas atividades e procura organizar o espaço com interferência mínima na paisagem. A conexão entre a plataforma e a Praça Brigadeiro Sampaio é realizada pela passagem elevada sobre a Avenida Presidente Goulart.

O projeto procura ordenar todas as intervenções, formalizando um sistema autônomo de espaços públicos abertos e fechados de forte identidade e fácil legibilidade, que potencializarão usos diferenciados, os quais deverão ser definidos posteriormente a partir de estudos mais aprofundados sobre a revitalização do centro da cidade.

Thiago - Qual a sua opinião sobre a área na época do concurso.

Paulo e Eliana - A partir da inquestionável potencialidade da área

como centro de lazer, o projeto apresentado considera essencial a preservação do muro e dos armazéns, assim como a retirada dos pavilhões localizados entre os armazéns e a usina. A idéia básica considerava que a área deveria ser tratada na escala do desenho urbano, transcendendo a escala do paisagismo, e que o muro era a preexistência mais importante tanto para relacionar as diversas situações urbanas implícitas, quanto para possibilitar uma proposta mais inventiva, a partir de sua singularidade.

Thiago - Qual sua opinião sobre a realização de um novo concurso na mesma área, o "Porto dos Casais"?

Paulo e Eliana - O 1º concurso foi realizado pelo DEP (Prefeitura) e pelo IAB e considerava apenas as áreas municipais; foi portanto limitado, implicando soluções parciais. O 2º Concurso foi promovido pelo Estado e pelo IAB, e considerava todas as áreas, sujeitas a diferentes jurisdições (Município, Estado e União); em tese deveria ter como resultado proposta para toda a área. O primeiro foi um concurso de idéias, e surpreendeu pela clareza do edital; participar do mesmo foi uma ótima experiência. O segundo tratava de um estudo preliminar a ser realizado em duas etapas. Nossa tentativa de participação foi frustrante (desistimos na metade), pois o edital era muito confuso assim como as respostas

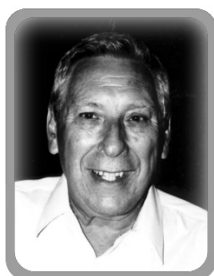
às dúvidas formuladas. Além disto, através de alguns problemas que surgiram na definição do júri, ficava claro que o IAB partia do pressuposto básico de que o muro deveria ser derrubado. Nenhuma proposta que considerasse o muro teria chances, como demonstrou o resultado final, cuja proposta derruba o muro e propõe uma solução de viabilidade econômica no mínimo questionável.

Thiago - Como você vê a interface Rio-Cidade hoje?

Paulo e Eliana - No básico, continuamos com a mesma opinião quanto ao rio e a cidade. Além dos aspectos técnicos da preservação do Muro, nossa idéia é a de que o Muro é um “diferencial”, e soluções inventivas poderiam qualificar a área sem necessidade da demolição do mesmo. Demolir o muro e propor uma área tratada “paisagisticamente” é a fórmula corriqueira adotada quando não existem preexistências a considerar. porém, quanto estas preexistências existem (como no Muro da Mauá), em muitos casos estas têm sido potencializadas, criando situações urbanas especiais pela especificidade que apresentam. Porém em Porto Alegre, apesar do sítio maravilhoso, não existe a menor tradição de desenho urbano, e isto tem conseqüências graves no espaço urbano da cidade.

Thiago - Qual a sua opinião sobre a política atual da prefeitura em relação aos cais do porto?

Paulo e Eliana - Não parece existir uma política clara em relação a esta área, apenas intervenções parciais.



Alberto Adomilli

Arquiteto vencedor do concurso Porto dos Casais

Dissertação de Mestrado Thiago Muradas Bulhões

Entrevistas

Thiago - A primeira questão é sobre o Concurso: Como foi sua participação no Concurso Porto dos Casais?

Adomilli - Naquela época em 1996, fazia assim ... bom, eu me formei em 70, desde aquela época não havia concurso assim no Rio Grande do Sul. Então não havia possibilidades para que o profissional tivesse acesso a projetos de maior envergadura, sempre que surgia um projeto assim, era indicado a dedo.

Isso foi inédito, um concurso com essas dimensões, com esse alarde, de âmbito nacional, aqui para Porto Alegre. Foi entusiasmante, todo mundo queria participar, todo mundo começou a formar equipes em todo o Brasil; era um tema muito interessante, pois tinha paradigmas para serem quebrados como o desse muro, uma área de frente para o rio e de frente para a cidade, foi entusiasmante e por isto eu decidi participar.

Thiago - E a respeito do desenvolvimento do Projeto?

Adomilli - O desenvolvimento do projeto foi feito em duas etapas; na primeira etapa, foram selecionadas três equipes vencedoras. Essas equipes foram sabatinadas, foram feitas audiências públicas e essas três equipes expuseram suas idéias para uma comissão do IAB, do Poder Público, das autoridades portuárias. Todo mundo participou, eram debates abertos e a

partir daí, viria uma segunda etapa do concurso, e saí vencedor. Automaticamente os três foram classificados, eu tirei primeiro lugar, parece que o Bregatto tirou o segundo e o Morganti ficou em terceiro lugar, estou falando dos titulares das equipes.

Havia um entusiasmo geral das equipes, dos arquitetos, o IAB participou; tudo girava em torno do concurso: Sindicato dos Arquitetos, estudantes de arquitetura, todo mundo acompanhava o processo.

Thiago - Como foi a tua proposta?

Adomilli - A área é uma área funcional, fazendo projetos especiais; então o Governo teve e eu achei muito boa a idéia de fazer o projeto da Mauá, pegar este 1,5km com 50m de largura e fazer um projeto com uma solução urbanística, é um projeto urbanístico expressado através de sua volumetria. Fez-se uma coisa diferente, pois geralmente o plano diretor dá o índice, o aproveitamento e tal e daí surge determinado desenho. Nós, da nossa equipe, partimos de uma volumetria, nós desenhamos uma volumetria resultante de todo esse trabalho, resultante deste aproveitamento e de uma série de atividades de que precisavam e que fazem parte desse conjunto todo. Toda essa parte de malha urbana, as visuais, os eixos que existem da Igreja Nossa Senhora das Dores, da Av. Sepúlveda à Usina do Gasômetro, toda a parte urbanística da Mauá. Enfim, criaram-se

ilhas de atração turística, então foi um trabalho muito lento, muito complicado, de muita pesquisa, muito esforço e procurando assim fazer alguma coisa inédita, que realmente chamasse a atenção pela sua urbanidade, pelo seu conteúdo, mas foi entusiasmante. Até este ponto estava tudo bem ...

Thiago - E depois o que aconteceu?

Adomilli - O que aconteceu foi um problema político, na época do Governo Britto que fez isto pensando na cidade, mas a Prefeitura não entendeu assim. A Prefeitura achou que isto tinha que ser feito de outra maneira, não aceitou a proposta, então começou a briga nos escalões políticos. O Governo do Estado queria, a Prefeitura não queria e, para o projeto não ficar parado nas gavetas, começou: “isto aqui não funciona”, aí têm que demonstrar que funciona; “isto aqui não está de acordo”. A cada 15 dias era uma coisa que tinha que ser modificada e assim foram três anos.

Jamais o projeto esteve em cima de uma mesa na prefeitura para ser aprovado, sempre chegava alguém e questionava alguma coisa: questionava o aterro, questionava a acessibilidade; então foi feito estudo sobre o aterro, foi feito sobre a acessibilidade, e assim foi passando o tempo, passando o tempo, até que chegou o novo governo que era PT e aí realmente a coisa parou.

Lamentavelmente, pois era um projeto que iria trazer grande vantagem para a cidade, era um pulo de qualidade aqui para o RS pois era cultura lazer, turismo;

a cidade de Porto Alegre iria ser uma cidade realmente, estaria de acordo com o Mercosul, seria uma mini Buenos Aires.

Thiago - E a proposta atual da Prefeitura?

Adomilli - Tem o “A” e o “B”. Tive uma reunião com o pessoal do patrimônio histórico cultural onde está sendo implementado um projeto na beira do rio, onde o “A” e “B”, por que o “A” e “B” foram tombados e nos outros existem um pré-tombamento, que foi preservado no projeto. O “A” e “B” se sabia que eram tombados, mas preservaram-se todos os outros também, com adaptações etc. e tal. O projeto é a reformulação do “A” e “B”. Disseram que têm interesse na realização do projeto com algumas modificações.

Thiago - Neste caso, ficas encarregado de projetar o ‘A’ e ‘B’?

Adomilli - É, o projeto executivo está pronto, quer dizer, o projeto foi elaborado e foi “vendido” para o Governo do RS. O Governo pode indicar qualquer um para fazer. No caso, a minha participação seria essa. Não é como a outra parte que estaria aberta a qualquer arquiteto, como tu, por exemplo, podes chegar lá e projetar um hotel, dentro de minhas diretrizes, respeitando as diretrizes, quer dizer, o projeto não estava engessado, o projeto estava aberto para todo mundo.

Claro que havia uma expectativa

minha e da equipe de que, se sáisse o trabalho, nós iríamos ficar coordenando; aprovando alguns projetos coisa e tal, mas estava aberto a todo Rio Grande do Sul e a outros estados também. O hotel, por exemplo, qualquer um podia projetar respeitando as diretrizes, o concurso foi justamente para isto.

Mas agora não existe isso, só existe o “A” e “B” e as outras áreas estão assim, os armazéns estão lá: quando surge uma idéia, a prefeitura analisa se aceita ou não. É como era antigamente. Quando aparece uma área funcional, é apresentada a solução para a prefeitura e a prefeitura aceita ou não aceita. Então ela continua sendo uma área funcional e as coisas vão sendo feitas aos pedaços. Não existe um planejamento integrado para toda essa área, esse é o problema.

Estão fazendo uma colcha de remendos em um monte de pedaços cujas as soluções parciais, embora sejam boas, não contribuem para que a solução final seja boa. O projeto “Porto dos Casais” era um projeto para toda a cidade, nós tínhamos estacionamento para a cidade, uma série de recursos para a cidade e tudo feito com dinheiro da iniciativa privada. O Estado simplesmente receberia recursos decorrentes dos aluguéis de toda a área, além do IPTU, ICMS, etc.

Até o próprio fluxo do centro seria modificado. Nossa idéia era assim, por exemplo: Buenos Aires termina o expediente e vai tomar um café, jantar,

até a família pode vir para o encontro no centro, o pessoal pode ficar até mais tarde, dez, onze horas. Tudo isto fazia parte da revitalização do centro, o pessoal ficava no centro até mais tarde.

Conclusão

A interface Rio Guaíba-Centro de Porto Alegre é uma área em aberto, por isso nos seduziu a escolha desse tema para dissertação de mestrado. É também um tema difícil, pois trata-se do estudo de um problema atual, cujo desfecho ainda está longe do fim, onde não é possível realizar uma simples revisão bibliográfica, até por que não existem livros sobre o caso. Qualquer que seja o resultado estará sujeito a críticas, pois não há uma opinião formada sobre o tema; pelo contrário, não há consenso e por isto as possíveis soluções não se concretizam.

Dada a complexidade da questão, julgamos que a melhor maneira de estudar o tema é através da análise dos fatos existentes, selecionando e definindo os elementos que são realmente importantes, para balizar uma interpretação mais segura e consistente.

Neste sentido, é necessário definir qual é o cerne da questão, o que é primário e o que é secundário nesta área da cidade. É básico saber como evoluiu a história de nossa cidade, como se desenvolveu a relação Rio-Centro, para compreender sua importância, antes de definir os novos rumos de nosso *waterfront*.

A evolução urbana de Porto Alegre comprova o vínculo existente entre a cidade e o rio. Desde sua fundação, o

fato de o sítio ser elevado e junto a um excelente ancoradouro foi um fator decisivo no crescimento da cidade.

Segundo Célia Ferraz⁴⁷, “Em virtude deste porto, o núcleo tomará dianteira da então capital Viamão, sobrepondo-se-lhe devido à função portuária que desde o início exerce.”

Inicialmente esta atividade se dá através de trapiches ao longo da antiga “Rua da Praia”, atual Rua dos Andradas. Depois são construídas as docas em frente ao Mercado Público, cujo acesso também era livre. Ou seja, até a construção do cais, na década de 20, o rio era presença constante e ativa na vida dos porto-alegrenses.

A partir da conclusão do Cais Mauá, este contato não se deu de forma tão direta, porém a população entendia o cais como uma continuidade da estrutura urbana. O acesso ao rio era restrito em determinadas áreas, mas livre em outras, como na doca I, por exemplo, a antiga Doca das Frutas.

Além disso, era possível ver o rio e as atividades portuárias entre os galpões e nas docas. O cais era uma parte integrante da cidade. Pouco a pouco o cidadão foi se distanciando do rio em consequência da política de segurança nacional, que restringiu bastante o acesso ao cais; depois os aterros que

47 - SOUZA;MÜLLER, op. cit.

distanciaram a malha urbana das margens e, por fim, deu-se, a apropriação das margens por clubes náuticos, areeiros, clubes de futebol, etc que privatizaram boa parte de nossa orla.

Como disse o Arquiteto Carlos Fayet em sua entrevista,⁴⁸ “Mas o sistema de proteção de cheias foi a pá de cal do divórcio do rio com a cidade. Não que tenha sido uma coisa criminosa, uma coisa ruim, pois afinal protegia a cidade



Foto XX - Por-do-sol por trás do Muro da Mauá.
Foto do autor

contra as cheias.”

A própria Consultoria da Fundação José Bonifácio descreve a seguinte situação⁴⁹: “Em agosto de 1996, durante a gestão do Governador Antônio Brito (PMDB), o IAB/RS anuncia a proposta vencedora do Concurso Nacional de Arquitetura para o aproveitamento urbanístico do Cais Mauá, denominado “Porto dos Casais” . Tratava-se de uma iniciativa que na época tinha conseguido

48- Entrevista concedida para esta dissertação de mestrado pelo arquiteto Carlos Fayet, presidente do IAB-RS na época do concurso Porto dos Casais.

49-Consultoria da Fundação José Bonifácio da Universidade Estadual do Rio de Janeiro., op. cit.

certo grau de consenso entre a população local, devido fundamentalmente a uma relação de estranhamento recíproco entre a cidade e o porto, que se prolongava por mais de vinte anos, provavelmente desde a construção do Muro da Mauá (1973).

Este, com efeito, tinha estabelecido uma separação radical entre ambas entidades, e era percebido como a causa do esvaziamento de grande parte das possibilidades de contato material e simbólico que durante tanto tempo permitiu evoluir de maneira conjunta. Entre os objetivos do Concurso, como sabemos, almejava-se a recuperação funcional do mencionado cais para atividades culturais e de lazer, visando a reabilitação do contato da cidade com o rio Guaíba, e a hierarquização do espaço urbano da cidade de Porto Alegre na possibilidade de chegar a ser, no futuro próximo, a **capital do Mercosul.**”

Estes depoimentos revelam basicamente que, até a década de 60, havia um tipo de desenvolvimento mútuo entre o cais e a cidade. Porém, a partir das políticas de segurança nacional, do sistema de proteção contra cheias e finalmente da construção do Trensurb, gerou um isolamento por parte do porto, incentivado pela própria administração portuária. “ Assim, se ao longo dos anos 90, por um lado, o PPOA continuou funcionando com volumes expressivos de cargas, por outro, novos

atores, em particular a Prefeitura Municipal de Porto Alegre, começaram a entrar, via CAP, na gestão do Porto, quebrando definitivamente as dimensões “feudais” de uma gestão portuária que, atrás do Muro da Mauá, sempre ficava nas mãos dos “engenheiros” do DEPREC, ou seja, de um corpo de técnicos cuja lógica de funcionamento, uma vez esgotado o paradigma da integração de hidrovia, portos interiores e porto marítimo, dava-se por inércia, sem prestar contas a ninguém.⁵⁰

Portanto a separação de Porto Alegre de seu rio foi tanto física (Muro da Mauá, Trensurb, clubes náuticos, parques e aterros) quanto institucional, na medida que as autoridades portuária se fecharam atrás do muro.

Frente a esta realidade, primeira questão é saber se é fundamental que este contato se dê no centro, já que a cidade possui dezenas de quilômetros de orla.

Neste caso, tomando por base a análise feita anteriormente, podemos afirmar que o porto-alegrense não convive tão intimamente com o Guaíba como se imagina, pois o acesso ao rio é restrito, bloqueado ou filtrado em quase toda sua extensão. Atualmente a população que usufrui do rio e com ele realmente convive é basicamente aquela que mora na zona sul da cidade, aquela

que utiliza as avenidas Beira Rio, Icaraí, Diário de Notícias ou Av. Guaíba.

Portanto, Porto Alegre não é Rio de Janeiro. Nossa malha urbana não toca o rio, exceto no Calçadão de Ipanema e em Guarujá. Além disso, o simples fato de o centro da cidade estar inserido em uma península já dá indícios de uma situação fértil em termos urbanísticos. É para o centro que converge grande parte do fluxo de veículos, principalmente os coletivos.

Ou seja, o centro é fácil para todos. Logo a potencialidade de um local de interação do porto-alegrense com o Rio Guaíba na região central é ímpar. Existem diversos locais ao longo da orla passíveis de intervenções que visem melhorar a relação da cidade com o rio, porém nenhum deles tem a mesma potencialidade do que uma intervenção no centro da cidade. Isto é um fato.

Outra questão exige resposta: será que o contato da cidade com seu rio é tão importante para a população ou é fruto apenas do desejo de alguns?

Afirmar se a população quer ou não quer, se necessita ou não deste contato é difícil, salvo se realizarmos uma pesquisa de opinião pública. Porém é válido salientar que existem vários indicativos levantados ao longo do presente trabalho que são relevantes.

Primeiro, o próprio tombamento dos armazéns e do Pórtico Central do Cais Mauá, que representa uma elevação de mero edifício funcional à Patrimônio

50-Consultoria da Fundação José Bonifácio da Universidade Estadual do Rio de Janeiro., op. cit., p. 08

Histórico, é uma afirmação de que Porto Alegre sem cais não será mais a mesma.

Segundo, o projeto MAB/UNESCO em 1983-84, antes de todo este processo de discussão sobre revitalização portuária, já chegava a seguinte conclusão⁵¹: “Por outro lado, houve revelações absolutamente diretas, como, por exemplo, que 84,5% dos entrevistados queriam locais de acesso público à beira da água no centro da cidade (e espaços com potencial para isso existem); que 80% já haviam estado no Porto de Porto Alegre e, destes, 76% guardavam dele uma agradável lembrança (indicando ser oportuna a reabertura do acesso público ao porto); ou que 84% coincidiam quanto à identificação dos cinco conjuntos de elementos axiais e pontuais (entre eles o rio) que mais caracterizavam o centro; ou, ainda, que 40% não percebiam a vida do Rio Guaíba na área central.”

Neste mesmo sentido, seguem-se diversos projetos para a área que também devem ser percebidos como um anseio da coletividade por uma aproximação ao rio.

Os sucessivos projetos, concebidos ao longo do tempo, transcendem partidos políticos, governos e entidades. Durante os últimos vinte anos PDT, PT, PMDB, se revezaram nos governos Estadual e Municipal sempre com propostas visando interferências no Cais Mauá; a proposta de circulação de

ônibus, Projeto Cais do Porto, Muro da Mauá, Porto dos Casais, Estacionamento, Teatro da OSPA, Dado Pier, Cais de Cinema, etc, além dos diversos eventos cada vez mais freqüentes no cais como teatros, festas, Bienal do Mercosul, Casa Cor.

Por estes motivos, acreditamos que Porto Alegre quer contato com o Guaíba.

Assim, se o centro da cidade, por suas características próprias, é um local grande potencial para uma aproximação da cidade com o rio, e se existe um interesse por parte da sociedade, devemos então analisar as implicações de uma revitalização portuária.

A abrangência de uma revitalização portuária pode ser melhor entendida ao analisarmos os exemplos mais significativos como Puerto Madero, Barcelona, Boston Quincy Market e Faneuil Hall.

Puerto Madero é o exemplo mais próximo, nele podemos perceber pontos interessantes como:

É a reciclagem de sucesso mais próxima à nossa cidade.

- O Rio Grande do Sul têm uma proximidade cultural muito grande com o Urugway e Argentina.

- Trata-se de um porto inserido na área central.

- Um porto de difícil recuperação das atividades portuárias devido a suas dimensões e à idade de seus equipamentos. É válido aqui lembrar dos

51-DEL RIO; OLIVEIRA. *op. cit.*, p. 08

objetivos propostos na concepção do Projeto⁶ Puerto Madero:

“A reconversibilidade da área para salvá-la do abandono e da deterioração, reordenando-a de maneira que contribua a equilibrar os déficits urbanos que a área central apresenta.

- A recomposição do caráter urbano da área, preservando seu forte poder evocativo.

- A oportunidade de alojar as atividades do terciário que requerem localização central (escritórios públicos e privados, serviços comerciais e culturais, com o devido acompanhamento de atividades residenciais) que não encontram, no denso tecido urbano, as superfícies de terreno e o contexto ambiental adequado.

- A reconquista da aproximação ao rio, incorporando áreas verdes para recreação e lazer, alojando atividades cívicas e culturais para o desfrute dos habitantes de Buenos Aires.”

Podemos também citar o clássico exemplo de Boston, o Quincy Market e o Faneuil Hall, pioneira revitalização datada de 1976 que mudou radicalmente a face do centro da cidade.

“O velho mercado que chegou a ser etiquetado para demolição é conhecido como local de reunião central em Boston. Uma organização central de lojas, restaurantes e entretenimento ao ar livre fizeram dele o destino urbano de mais de 12 milhões de visitas anuais.⁵³”

52- www.PuertoMadero.com

Para finalizar, não podemos deixar de mencionar a mais famosa de todas as revitalizações portuárias: Barcelona.

Neste caso, é interessante analisar não somente o waterfront em si, mas a inteligência com que diversos programas de revitalização e restauro associados conseguiram reestruturar o centro da cidade como um todo.

Em Porto Alegre, é fácil listar um número significativo de elementos com potencial para requalificar nosso centro: Cais Mauá, uma faixa linear ao longo do rio que passa pela Rodoviária até a Usina do Gasômetro, que podem ser identificadas como duas âncoras; três eixos viários primários, Avenida Mauá e a Rua dos Andradas e perpendicularmente a avenida Borges de Medeiros organizam o centro em forma de cruz.

Há também uma série de edificações importantes já recuperadas ou passíveis de intervenções. São elas:

- Prédios com potencial para funcionar como âncoras; no caso, a Estação Rodoviária, a Usina do Gasômetro e o Mercado Público que representam marcos fortes tanto visualmente como no imaginário da população.

- Edifícios, praças e eixos viários já reformulados ou passíveis de intervenções como o Núcleo da Praça da Alfândega com o Memorial do Rio Grande do Sul, o Santander Cultural, o MARGS e o eixo da Av. Sepúlveda que

53- www.CityviewsQuincyMarket.com

coincide com o Pórtico Central do Cais do Porto. Este conjunto representa uma parte especial cujo potencial urbanístico poderia ser otimizado.

Próximos estão a Casa de Cultura Mário Quintana, a Prefeitura Municipal, a Igreja das Dores, o Museu do trabalho, o Rua da Praia Shopping, Bancos e diversos prédios públicos.

Um pouco acima existe a Praça da Matriz, cercada por edifícios importantes como a Catedral de Porto Alegre, a Assembléia Legislativa, o Palácio do Governo e o Theatro São Pedro.

Além destes, há diversos terminais de ônibus municipais e intermunicipais, prédios abandonados e terrenos disponíveis para uma reestruturação como demonstrou Carlos Eduardo Comas em sua interessante proposta para o Concurso Muro da Mauá.

Sem dúvida, não se trata exclusivamente da revitalização do Cais Mauá, mas da ausência de uma política mais abrangente para a reciclagem da cidade em si. Porto Alegre cresce radialmente, deixando para trás uma série de espaços abandonados ou obsoletos que poderiam ser aproveitados como vetores de uma renovação constante da cidade.

Neste sentido, não faltam exemplos de sucesso ao redor do mundo, no entanto aqui assistimos à repetição de intervenções pontuais, isoladas e muitas vezes de caráter duvidoso.

Dentre todas as propostas para de

revitalização para a área, a do concurso “Porto dos Casais” foi a de maior repercussão, portanto mereceu, de nossa parte, uma reflexão um pouco maior.

Durante o confronto entre a proposta vencedora do Concurso, elaborada pelo Arquiteto Alberto Adomilli, e a contraproposta feita pela Fundação José Bonfácio da Universidade Estadual do Rio de Janeiro demonstra-se basicamente duas coisas:

I - Primeiro, a nobre defesa do Porto por parte da Fundação, que tem, nesta espécie de manifesto em defesa da atividade portuária, o seu grande momento. Ao afirmar que o Porto de Porto Alegre é viável economicamente e que deve-se inicialmente reestruturá-lo, para só então desativar o Cais Mauá e dar início às obras de reciclagem urbanística, demonstrando assim, ser uma medida de bom senso.

Quanto às soluções sugeridas para o novo funcionamento do porto, não teceremos comentários pois não é o objetivo da presente pesquisa. Quanto às críticas e sugestões urbanísticas devemos dizer que, além de geralmente superficiais e inespecíficas como no trecho “A restauração da Usina do Gasômetro como um complexo de atividades culturais, a partir da reconstituição material do edifício, porém mantendo as suas premissas arquitetônicas originais, e refuncionalizando os espaços para

abrigar as novas demandas, é um excelente exemplo de como é possível seguir um caminho alternativo, seja ao das concepções modernas de “terra arrasada”, seja ao das fantasias pós-modernas do “pastiche eclético⁵⁴”, para a implementação de projetos culturais e de lazer.”

Não diz muita coisa, pois os armazém do Cais em sua totalidade seriam mantidos com novos usos exatamente como na Usina do Gasômetro na proposta da Concurso, além disso a frase “seja ao das concepções modernas de “terra arrasada”, seja ao das fantasias pós-modernas do “pastiche eclético” não acrescenta em nada, apenas serve como questionamento sobre a cultura arquitetônica de quem escreveu o texto.

Críticas muito mais pertinentes foram realizadas pelos meios de comunicação, segundo o Correio do Povo de 20 de Abril de 1997 “O IPH (Instituto de Pesquisas Hidráulicas-UFRGS) não é contra nem a favor do projeto em si, mas questiona a falta de estudo mais aprofundado(...)somos contra a execução de qualquer alteração no sistema de proteção, sem que sejam analisados as atuais condições, por técnicos competentes⁵⁵”

No Jornal do Comércio do dia 28 de junho de 1996, o Secretário Municipal

de Planejamento Newton Burmeister afirma ⁵⁶“o muro da Muá é uma peça que dificilmente será modificada dos padrões que já existem... ...área inundável, seja de 10cm seja de 3 metros e o muro custou US\$ 9milhões em 1968. Quanto custará o novo sistema? quem arcará com este custo?”

A resposta vem em Zero Hora de 29 de junho de 1996. No caderno Opinião estava aberto o debate, em defesa do Projeto Vencedor do Concurso⁵⁷ “Ora, se o Muro da Mauá protege a cidade, mas não protege a faixa portuária, nada mais lógico do que existir outra proteção contra cheias que preserve a faixa onde os investimentos serão feitos. E se essa proteção for eficiente e capaz de atrair investidores, para que servirá o Muro depois? Para ser um obstáculo entre a cidade e o seu porto reciclado? Por isso, em abril, lancei a idéia de que “para uma enchente adventícia, pode-se executar uma proteção também adventícia”. Há tecnologia de baixo custo para isto”.

E ainda a crítica consistente que diz⁵⁸ “Já que não houve unanimidade do júri e que 40% dos participantes do Concurso optaram pela conservação do Muro em suas propostas, o assunto é polêmico, e a discussão se impõe e merece algumas considerações. A primeira é de ordem filosófica: o

54-Consultoria da Fundação José Bonifácio da Universidade Estadual do Rio de Janeiro., op. cit.

55-Retirada do muro depende de laudo. Jornal Correio do Povo . Seção Geral. Porto Alegre, 20 de abril de 1997.

56-Comissão municipal estuda projetos do cais. Jornal do Comércio. op. cit.

57-Uma proteção adventícia. Jornal Zero Hora. op. cit.

58--Preservar com imaginação. Jornal Zero Hora. op. cit.

respeito ao que já foi feito e, portanto, já foi gasto (o Muro é uma barragem de contraforte com outro de concreto armado chão adentro). Não está em discussão a construção do Muro, e sim a sua “reconstrução” de outra forma, o que muda o enfoque. A obra está feita, não foi barata e protege a cidade de uma enchente pouco provável mas possível.”

2 - Segundo, em relação às divergências entre as propostas de zoneamento do Concurso e as da Consultoria da Fundação José Bonifácio para a área de revitalização urbanística, fica claro que a distância real entre as propostas é muito menor que se imagina, principalmente após o incêndio do Pavilhão das Tesouras. Nada que com um pouco de boa vontade de ambas as partes não se pudesse chegar a um consenso.

Não pretendemos tomar posição contra ou a favor do Concurso Porto dos Casais ou da Consultoria, o objetivo é demonstrar basicamente que, em ambas, o Cais Mauá é passível de revitalização urbanística, divergem quanto ao tempo e a metodologia, porém seria um quesito facilmente contornável se houvesse vontade política para isso.

O fato é que o Cais Mauá é passível de reformulações. Isto está evidente, no entanto à cidade fica a espera de mudanças enquanto assiste à um espetáculo deprimente por parte de suas autoridades, como foi noticiado no Rua

da Praia Jornal, página 5 de outubro de 1996⁵⁹: “A proximidade de um confronto direto entre o Governador Antônio Britto e o Prefeito Tarso Genro aumentou consideravelmente nos últimos dias. Sem contar o desejo de derrotar o PT nas eleições desse ano na capital dos gaúchos, o governador vetou um projeto que concedia recursos do Estado para o Hospital de Pronto Socorro, administrado pela Prefeitura. Além disso, juntamente com o Secretário Estadual dos Transportes Guilherme Socias Villela e o Ministro Odacir Klein, Britto transformou o que era aparentemente um simples concurso de projetos arquitetônicos para o Cais do Porto em um dos seus maiores cavalos de batalha para enfrentar a popularidade da Administração Popular em Porto alegre.(....)O repentino discurso do Secretário Guilherme Socias Villela em favor da revitalização do Centro, uma bandeira até agora capitalizada quase tão somente pela Administração Popular com a restauração do Mercado Público, da Usina do Gasômetro, da praça XV e do Largo Glênio Peres, irritou a cúpula do Governo Municipal e trouxe à tona, inclusive, uma outra discussão: mas afinal, o que o PT pensa da atividade portuária” .

É apenas através do entendimento desta disputa política que podemos compreender tantos descaminhos há

⁵⁹-Rua da Praia Jornal, página 5 de outubro de 1996.

tanto tempo para uma mesma região. Provavelmente nenhuma outra área da cidade foi tão assediada por propostas quanto o Cais Mauá.

Agora é compreensível a distância existente entre Porto Alegre e cidades com revitalizações de sucesso como Barcelona, pois não se trata somente de um bom projeto, mas de maturidade política para o desenvolvimento de projetos urbanísticos realmente satisfatórios.

Fato é que o Cais do porto se tornou uma espécie de cemitério de projetos, onde muito se propõe e pouco se concretiza. A começar pelo Projeto Cais do Porto de 1988, seguindo-se a idéia de aproveitar o Cais como passagem de ônibus, Concurso Muro da Mauá, sepultado pelo Concurso Porto dos Casais que, por sua vez, foi engessado por disputas políticas, etc. O Concurso Teatro da Ospa foi definitivamente enterrado sob a alegação de custos, etc, pois a novo teatro será construído no shopping TOTAL, sem a realização de concurso.

Somam-se a estes o Cais de Cinema e o projeto Dado Píer para o pavilhão das Tesouras que, após a licitação, pegou fogo e até agora nada, do pavilhão sobraram somente as cinzas.

O único projeto levado adiante é o Programa Monumenta, que prevê o restauro do pórtico central e dos armazéns A e B.

Disto podemos perceber duas coisas fundamentais.

Primeiro que não existe um consenso político sobre a área em questão.

Segundo, algo está errado no desenvolvimento dos projetos. Não é admissível tantos projetos abortados. Desenvolve-se a idéia, cria-se um concurso, toda a classe de arquitetos e engenheiros se mobiliza, participa, a população cria um expectativa, e nada. Nada acontece, é um desrespeito sistemático aos profissionais envolvidos e à própria população que fica assistindo um festival de projetos, notícias e disputas políticas estéreis.

Termino a minha dissertação de mestrado e a interface rio-centro continuará lá, inerte, envelhecendo junto aos navios estacionados nas docas, aos edifícios vazios, as praças abandonadas e as toneladas de entulhos nas Docas e Cais Mauá.

Não se sabe por quanto tempo, o que se espera no entanto é o agravamento da situação atual, o porto segue decadente e sem os investimentos necessários a melhoria das atividades portuárias e os armazéns vão pouco a pouco sendo preenchidos com um feira aqui, uma bienal lá, uma secretaria pega um para isso, outra assume outro para aquilo, e segue a indefinição por tempo indeterminado.

Porto Alegre assiste o retalhamento daquilo que poderia vir a representar uma nova atitude urbanística, uma prática de recuperação de espaços

obsoletos e um vetor de transformação econômica e social do centro de Porto Alegre.



Foto 21 -Entulho abandonado junto ao prédio também abandonado do frigorífico - Docas do Cais Mauá -Foto do Autor

Anexos

Por ser uma pesquisa de caráter exploratório torna-se necessário um número considerável de anexos, pois desenvolveu-se uma intensa pesquisa e levantamento de dados sobre a questão que são extremamente importantes para a compreensão e comprovação da dissertação.

A opção pelos anexos busca a inclusão de dados considerados relevantes para a pesquisa sem interromper a estrutura narrativa do texto principal. Neste sentido os anexos estão organizados de acordo com os capítulos para facilitar a consulta.

Anexo A:

A percepção duma crise

-LAU- PROPAR-UFRGS

Anexo B:

As Propostas para a Área

-Plantas, mapas, artigos e

documentos sobre as propostas de Solução para interface Rio-Centro.

B1 - Projeto Ônibus no Cais

B2 - Concurso Muro da Mauá

B3 - Concurso Porto dos Casais

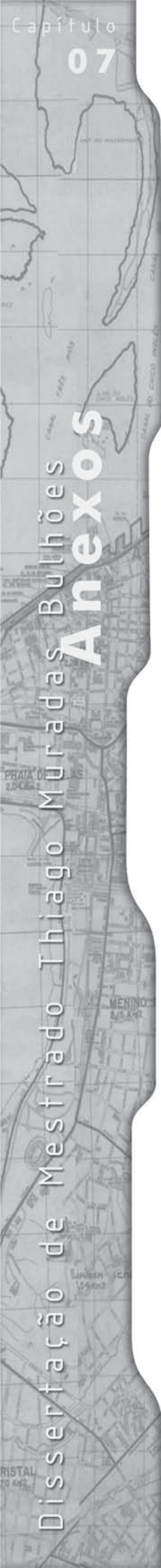
Estudo de Viabilidade Econômica.

B4 - Consultoria Fundação José

Bonifácio da Universidade Estadual do

Rio de Janeiro sobre o Cais do Porto e o

Concurso Porto dos Casais.



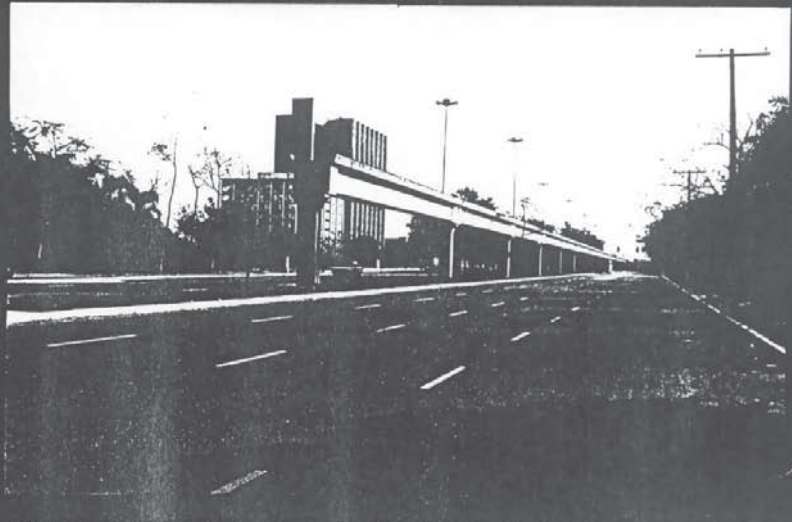
Anexo A

A percepção duma crise

LAU - Laboratório de Arquitetura Urbana - PROPAR UFRGS

O centro no aterro □ *Downtown in the Landfill*

Vista a partir do sul da Av. Loureiro da Silva



As áreas definidas no Modelo Espacial da atual Lei Urbanística Municipal - 1º PDDU - como UTPs 07 e 09 da UTSI 33 constituem o Centro Administrativo Urbano, no qual devem ser implantadas edificações destinadas aos órgãos e entidades das Administrações Públicas Municipal e Federal.

Estas áreas deverão ser objeto de Plano Conjunto para a localização das edificações quanto à volumetria, afastamentos, capacidade de utilização, regulamentação das áreas livres, acessos e estacionamento (artigos 246 e 247 da Lei Municipal 43/79).

A partir deste dispositivo, foi elaborado plano conjunto para o Centro Administrativo Federal (Lei Municipal 79/83) e está representado na axonometria.

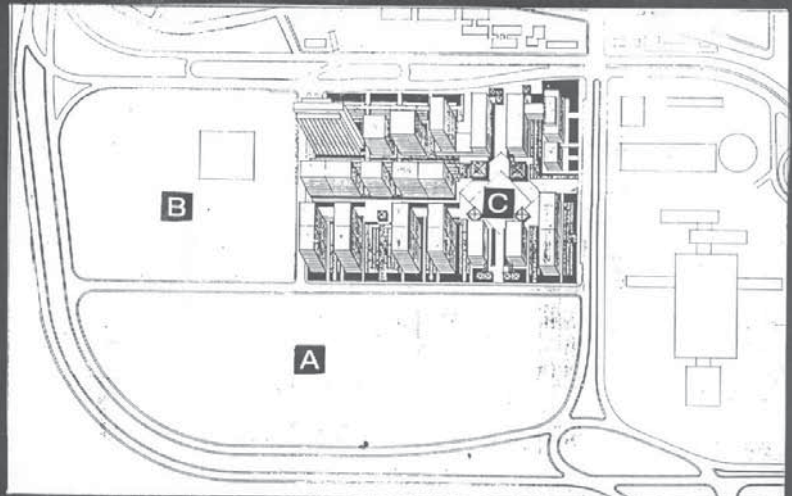
Neste setor, alguns prédios já estão construídos:

A. área de uso indefinido, provisoriamente ocupada como área de lazer, equipada com sede de CTG (200 x 750m);

B. área destinada ao Centro Administrativo Municipal, medindo aproximadamente 340 x 270m. Já encontra-se edificada a Câmara Municipal, com 4 pavimentos;

C. área destinada à Administração Federal. Já encontram-se construídos 4 prédios: Ministério da Agricultura (8 pvs.); Ministério da Fazenda (17 pavs.); SERPRO (4 pavs.) e IBGE (4 pavs.).

Na parcela destinada ao município, está parcialmente edificada a Câmara



Mapa demarcando áreas A, B e C.

O centro no aterro *Downtown in the Landfill*

Centro Administrativo: Dados sobre a área de estudo.
Regime Urbanístico: UTPs 07, 09 e 11 da UTSI 33.

O setor assinalado em planta destina-se a implantação de edificações para abrigar atividades de órgãos e entidades da Administração Municipal e Federal.

O setor localiza-se em área aterrada, plana com dimensões aproximadas de 550 x 750 m., na qual estão implantados edifícios e áreas de lazer tais como o Centro Administrativo Estadual, o Parque Urbano Marinha do Brasil, clubes recreativos e esportivos e ampliações do sistema viário principal da cidade de Porto Alegre. Limita-se ao norte com a Av. Loureiro da Silva, que integra a 1ª Perimetral de Porto Alegre. A oeste e sul limita-se com a Av. Beira Rio, que constitui dique de proteção contra as cheias e principal conexão rápida entre o centro da cidade e a zona sul, elevada 3 metros em relação ao terreno objeto do estudo. Esta diferença de nível implica em perda de contato visual com o rio. À leste a área limita-se com a Av. Augusto de Carvalho com 43 m. de caixa, em nível com o terreno e arterial importante que conecta tanto o centro da cidade e a zona sul como o Centro Administrativo Estadual vizinho.

A área em estudo constitui-se em uma "ilha" composta por 3 superquadras:

A. área de uso indefinido, provisoriamente ocupada como área de lazer, equipada com sede de CTG (200 x 750 m);

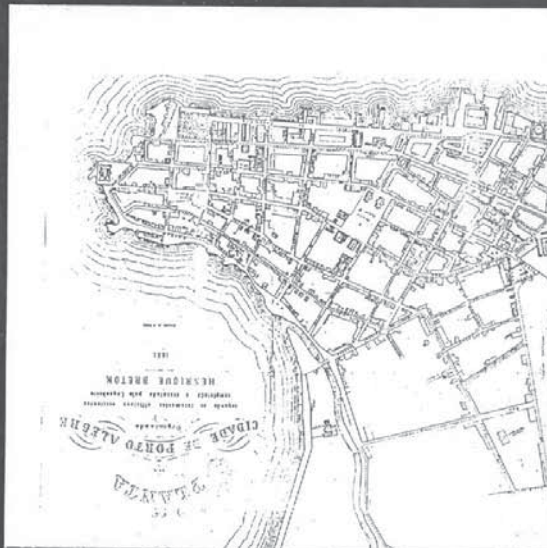
B. área destinada ao Centro Administrativo Municipal, medindo aproximadamente 340 x 270 m. Já encontra-se edificada a Câmara Municipal, com quatro pavimentos.

C. área destinada à Administração Federal. Já encontram-se construídos 4 prédios: Ministério da Agricultura (8 pav.), Ministério da Fazenda (17 pav.), SERPRO (4 pav.) e IBGE (4 pav.).



O centro no aterro Downtown in the Landfill

Mapa de 1872 mostrando a forma original do centro de Porto Alegre.
1872 original contour map of Porto Alegre downtown. **1**



2 Mapa de 1990 mostrando as áreas aterradas.
1990 Map showing the landfill.



Trinta e oito hectares ganhos ao Rio
Ninety five acres won to the
Guaíba de propriedade pública, alta
Guaíba River, a highly accessible
acessibilidade e ocupação incipiente.
but almost unbuillt public property;
Integra o programa a previsão de um
plans for a Government Center
Centro Administrativo Municipal e
that need to be re-thought, the
Federal que requer complementação e
opportunity of establishing the
detalhamento, além da oportunidade
Exhibit Hall, the Convention
de implantação de Palácios de
Center and the Performing Arts
Exposições, de Congressos e de
Complex which a South American
Espetáculos, equipamentos
regional metropolis cannot do
necessários para afirmar um estatuto
without.
de metrópole regional sul-americana.

O corredor dos transbordos

The interchange strip

O estudo compreende Área Funcional pertencente à Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Trata-se de superfície de aproximadamente 8 hectares inserida na UTSI 13 (Unidade Territorial Seccional Intensivo) à espera de designação pelo poder público municipal de regime urbanístico apropriado.

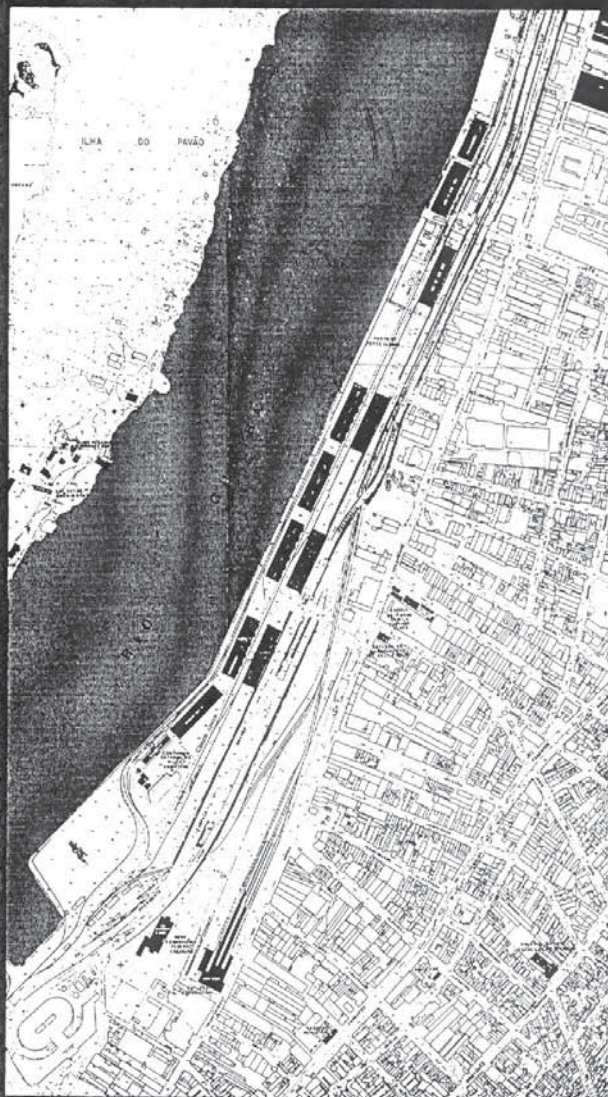
Justaposta ao principal centro de comércio e serviços da capital gaúcha, é limitada ao sul pelo complexo de vias que estruturam a 1ª Perimetral e pelo rio Guaíba. O regime urbanístico dos setores urbanos que estão na borda da área em estudo assim se estruturam: à leste é tangenciada pelas UTCs 29, 31 e 35 que configuram o Pólo Comercial P3 Voluntários - Farrapos. À norte/nordeste limita-se com as UTIs 13 e 21. Tais áreas foram sendo gradativamente ocupadas com indústrias e depósitos desde os primórdios da cidade devido à proximidade do rio e do seu calado compatível com a navegação. Então as águas do Guaíba molhavam o terreno onde hoje está implantada a Av. Voluntários da Pátria. A morfologia atual é resultante do aterro elaborado a partir de planos que em 1925 dão ao cais fronteiro contornos definitivos.

Projetos federais redefiniram parcialmente o setor urbano onde se insere a área em estudo. A principal intervenção é sem dúvida o prolongamento da BR 290 até o centro da cidade através da via expressa Castelo Branco (concluída em 1970) e a linha do metropolitano TRENSURB, em operação desde 1985. Esta linha tem como objetivo atender às necessidades de deslocamentos originados nas cidades da região metropolitana de Porto Alegre em direção ao centro da cidade. As poucas e distantes estações do TRENSURB e sua localização junto ao rio evidenciam a pouca importância atribuída às necessidades de deslocamento do porto-alegrense.

As grandes dimensões da área em tela, a total ausência de destinação apropriada, seu relativo abandono e sua proximidade do centro da cidade constituem por si só argumentos eloquentes para a formulação de projetos de ocupação que sejam ao mesmo tempo indutores da revitalização do setor urbano onde está inserida. O momento é propício ao re-desenho, caminho natural para a alocação de regime urbanístico para a Área Funcional.

Área Funcional é a denominação dada pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre (PDDU) para setores da cidade que não receberam regimes urbanísticos na expectativa de planos e projetos especiais a serem desenvolvidos no futuro.

UTCs 03 - Pólo P1 da Área Central



O corredor dos transbordos *The interchange strip*

1 Mapa de 1872 mostrando a forma original do centro de Porto Alegre.
1872 original contour map of Porto Alegre downtown.



2 Mapa de 1990 mostrando as áreas aloradas.
1990 Map showing the landfill.



Um Terminal Rodoviário Intermunicipal
An Intercity Bus Terminal
estrategicamente situado entre autopista ao
strategically placed between the
longo do Guaíba e via rápida que circunda o
river-front expressway and the
centro, uma linha de metrô de superfície,
downtown ring road, a rapid
trilhos para trens que não trafegam mais, uma
transit surface line, obsolete
Rede Ferroviária Federal à procura de novo
tracks, a Railway Company
uso para suas propriedades, uma extensa rua
seeking new uses for its
de caixa larga ao longo da qual se sucedem
landholdings, a street bordered by
galpões e terrenos baldios pedindo
warehouses and empty plots
re-aproveitamento: elementos a integrar num
asking to be re-used: elements to
corredor de transbordos que articule a região,
integrate in an interchange strip
metrópole e município a partir de diferentes
articulating region, metropolitan
modos de transporte coletivo.
area and inner city.

O passeio no arroio

The arroyo promenade

Trata-se de uma avenida com um arroio que divide duas pistas com mais de 6 quilômetros de extensão. Na foz do arroio, o Rio Guaíba e o maior shopping center do sul do país. No outro extremo da avenida, a maior universidade particular do sul do país, com mais de 15.000 alunos. No tecido intermediário, de um lado (norte) bairros de classe média alta, do outro lado (sul) bairros de classe média baixa e algumas invasões e favelas. Ao longo da avenida, um uso do solo não definido: ora residencial, ora institucional, ora uma mistura dos dois.

Quanto à legislação urbanística vigente, apresenta-se como Corredor de Comércio e Serviços - COR 41 da UTSI 35 e como parte do Pólo P1 Azenha - UTCs 13 e 17 da UTSI 35.

O bordo da avenida é constituído por edificações heterogêneas: os prédios comerciais e de serviços, mais novos e com mais altura, alternam-se aos residenciais coletivos e eventuais depósitos.

No trecho em estudo, compreendido entre o Rio e a Avenida Azenha, inserem-se vários prédios públicos e de equipamentos de ensino e saúde. Estas alternâncias são características de uma via nova, porém com altíssima acessibilidade. De fato, liga a península à Viamão, um dos principais municípios satélites de Porto Alegre. Do lado sul a necessidade de ocupação do solo urbano é baixa, muito aquém do permitido pelo Plano Diretor. A avenida ainda permite um tráfego veicular, fora dos horários de pico, relativamente desimpedido. Porém nos horários mais críticos (12 e 18 h.) já apresenta sinais de uma certa saturação. Se a ocupação da área aumentar um pouco mais e se a ocupação das áreas que servem-se da avenida para cruzar a cidade também aumentar, é de se esperar que teremos mais um caso de congestionamento prematuro. Isto é, antes mesmo de esgotar o potencial de ocupação da área, a principal via que lhe dá acesso terá perdido um dos seus principais atributos: a rapidez, o encurtamento das distâncias pela economia do tempo.

O que fazer para salvar da saturação a avenida Ipiranga e, ao mesmo tempo, dar condições para que as áreas que a margeiam tenham um desenvolvimento pleno?

A idéia é de propor duas saídas complementares: a primeira, a de organizar um sistema de transporte coletivo rápido unindo o centro da cidade à universidade particular, passando pelo Shopping Center e que tivesse duas paradas em setores estratégicos ao longo da avenida; a segunda, a de organizar um programa (e um desenho) para uma exploração mais consequente do potencial do solo urbano (leia-se densificação) atualmente existente ao longo da avenida.

A largura de 60,00m que esta apresenta sugere um grande potencial de paisagem a recriar: passeios, arcadas, estacionamentos, equipamentos. Novas formas de circular e estar



O passeio no arroio *The arroyo promenade*

1 Mapa mostrando o contorno original do arroio e o projeto de 1925.
Original arroyo's contour map and the 1925 project.



2 Mapa de 1990 mostrando o arroio corrigido.
1990 Map showing the correct arroyo contour.



Uma avenida excepcional situada entre em
Ipiranga is no ordinary avenue: it divides
norte populoso e o sul em adensamento,
the high-density Northern sectors of Porto
universidades à leste e o rio Guaíba à
Alegre from a developing South, it connects
oeste, 60 metros de largura com um arroio
two University grounds to the East with the
ao centro e bordos com potencial
river to the West, it features a central
construtivo ainda longe de ser esgotado:
arroyo and two borders whose building
paisagem a re-criar com a introdução de
potential is far from exhausted; a
passeios, arcadas, estacionamentos e,
townscape to re-create with the introduction
possivelmente, uma linha elevada de
of pedestrian walks, arcades, parking and,
Veículo Leve sobre Trilhos.
just possibly, an elevated rapid transit line.

O comércio na passagem

The Retailing way

A importância da Av. da Azenha como passagem está associada a ligação entre os núcleos de Viamão e Porto Alegre, e sua importância foi acrescida, posteriormente, pelos percursos entre o comércio instalado na península e os bairros residenciais Glória, Partenon, Teresópolis e Sta. Teresa.

O parcelamento oriundo nesta época conduziu a terrenos de difícil configuração, caracterizados pela reduzida frente e excessiva profundidade. Ainda hoje são frequentes as propriedades de 8,8m x 80,00m sobre os quais assentam-se prédios antigos.

A fragmentação da propriedade complica o remembramento dos lotes e traz dificuldades para a renovação das edificações e a exploração de alturas permitidas pelo atual Plano Diretor.

A evidente consagração do uso comercial da Azenha já na década de 70 foi reforçada pela atual Legislação Urbanística (1979) e se efetivou na década de 80 através da expansão dos usos às ruas adjacentes, perpendiculares e paralelas a Azenha, numa gradativa reciclagem dos prédios residenciais. Assim o Pólo Comercial, inicialmente linear, transformou-se numa grande e diversificada área de comércio e prestação de serviços.

Os poucos edifícios de construção recente destinam-se às atividades bancárias. Reforço evidente da importância do caráter comercial deste denominado Pólo P1.

Entretanto os conflitos viários advindos da disputa entre o tráfego de passagem e o local, as poucas vagas para estacionamento nas ruas secundárias e as más condições de circulação dos pedestres conduzem à idéias objetivas para a modificação desta situação caótica.

Soma-se a estas questões o apelo visual para a substituição das antigas edificações por prédios mais adequados as atuais necessidades.

Os empresários, a população e a cidade merecem este estudo para a requalificação do bairro que foi cenário e agente importante na evolução da Província em Metrópole.



O comércio na passagem *The Retailing way*

1 Mapa de 1888 onde a Avenida Azenha é denominada Rua Caxias.
1888 map showing Avenida Azenha as Rua Caxias.



2 Mapa de 1990 com a configuração atual
1990 Map



Um pólo de comércio intenso estabelecido
A very active commercial node
em edificações baixas, fisicamente
occupying physically obsolete low rise
obsoletas, ao longo de um quilômetro onde
buildings, mile-long thoroughfare
tráfego de passagem e tráfego local se
where local and urban distribution
degladiam: situação a esclarecer e
traffic fight each other and parking
acompanhar de uma modernização
is problematic: a set-up to clarify and
tipológica envolvendo a solução para as
supplement with topological
dificuldades de estacionamento,
modernization, parking problem
redirecionamento do tráfego veicular,
solution, redirecting vehicular traffic.
pavimentação e mobiliário urbano.
pavements and urban furniture.

Anexo B I

Projeto ônibus no Cais Mauá.



Projeto leva ônibus de volta ao cais

□ Um trecho de oito quilômetros da Avenida Mauá, do outro lado do muro, também seria reaberto ao tráfego

CLARICE ESPERANÇA

O projeto de retirada de todos os terminais de ônibus das avenidas Salgado Filho e Borges de Medeiros, que poderá ocorrer ainda este ano, vai provocar profundas alterações no centro da Capital. Os estudos da prefeitura prevêem a abertura para o tráfego do trecho de oito quilômetros da Avenida Mauá, do outro lado do muro, e a transferência para o interior do porto dos terminais de ônibus da Praças Rui Barbosa e Parobé. As linhas da Salgado Filho e da Borges passariam, então, para os terminais desocupados. Além de desafogar o trânsito no Centro, as mudanças teriam a vantagem de serem implantadas rapidamente e a custos muito baixos para os cofres municipais.

A idéia de retirar os terminais da Salgado Filho e da Borges é do vereador Dilamar Machado (PDT), que lançou a idéia em meados de outubro, durante um curto período no exercício do cargo de prefeito. Dilama Machado mandou um grupo de técnicos municipais estudar o problema e apresentar um projeto em 60 dias. O prefeito Olivio Dutra gostou da iniciativa, e manteve o grupo de estudos. O proposta foi apresentada no começo deste mês e agora aguarda o sinal verde do governador Alceu Collares.

O Governo do Estado detém a concessão do porto e só ele pode autorizar a abertura da via interna existente no local para o tráfego

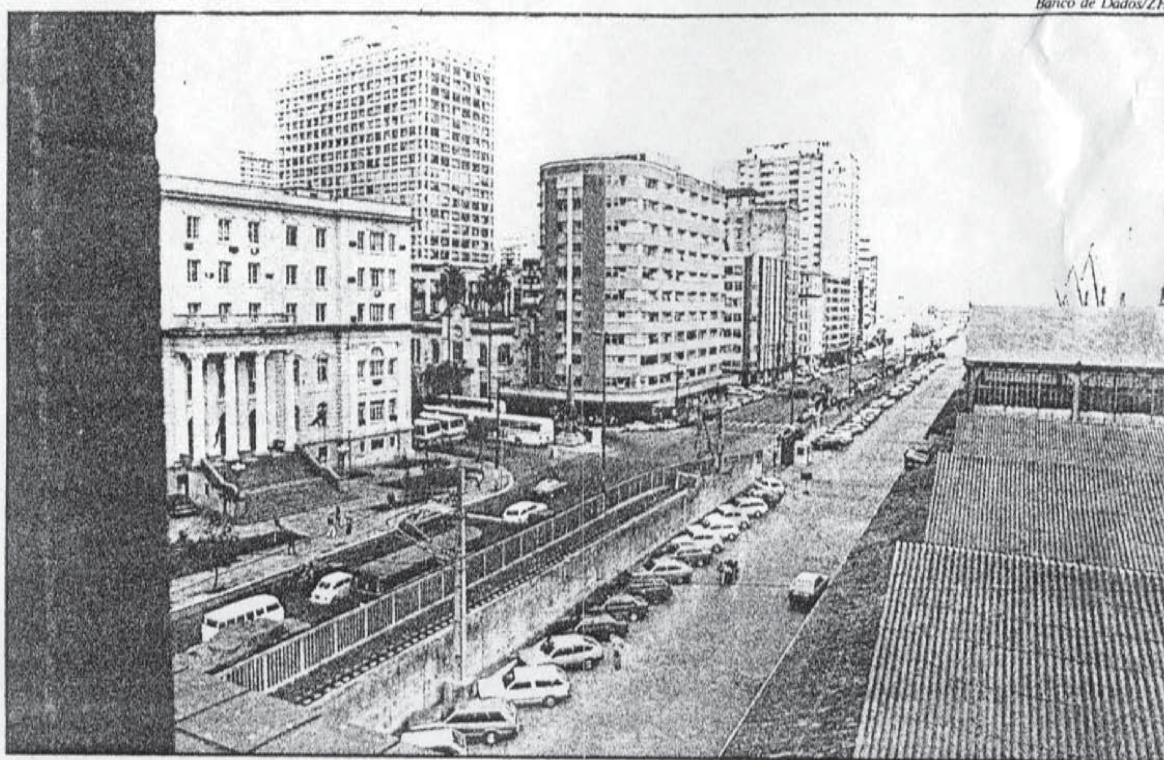
urbano. Mas a circulação de ônibus e automóveis no cais não é novidade em Porto Alegre. Há 40 anos, antes da construção do famigerado muro da Mauá, os ônibus circulavam livremente no local. Dilamar garante que Collares está totalmente de acordo com o projeto. "Ele tentou este tipo de solução quando era prefeito da Capital, mas não teve o apoio da administração estadual", afirma o vereador.

O projeto está sendo avaliado pela Secretaria Estadual dos Transportes. O diretor técnico da secretaria, Mauri Panitz, diz que aguarda levantamentos detalhados da prefeitura para dar seu parecer. "Dependemos da sinalização política do Governo do Estado", avalia o Secretário do Planejamento Municipal, João Carlos Vasconcellos.

RESTAURANTE — Se as mudanças forem implantadas, os automóveis e ônibus entrariam no interior do porto através dos acessos existentes no trevo da Ponte do Guaíba e na Avenida Castelo Branco. Para as saídas, seriam aproveitados os próprios portões do porto, o principal deles na Avenida Sepúlveda. "A médio prazo, poderíamos realizar algumas obras, como a implantação de uma saída maior nas proximidades da Usina do Gasômetro", comenta Vasconcellos.

Dilamar sugere ainda a implantação de sanitários públicos e um restaurante para operários nos armazéns do porto. Otimistas, os técnicos municipais avaliam que a mudança dos terminais de ônibus resolverá os problemas de insegurança, poluição e aglomeração do trecho Salgado Filho-Borges de Medeiros. "Se tivermos o aval do governador hoje, podemos implantar as mudanças até o Natal", sonha o secretário do Planejamento.

Figura87-ESPERANÇA, Clarice. **Projeto Leva ônibus de volta ao cais.** *Jornal Zero Hora, seção Cidades. Porto Alegre 12 de dezembro de 1992*



Ociosidade: o espaço que separa o muro do cais está sendo utilizado como estacionamento particular

Direção do porto teme perder espaço

Nos gabinetes localizados entre o muro da Mauá e o Rio Guaíba, a proposta de liberar o tráfego no cais não encontra apoiadores. “Isto vai inviabilizar o porto”, reclama o administrador, Luiz Fernando Ehlers, temendo que a circulação de automóveis e ônibus no local perturbaria os trabalhos de carregamento e descarregamento dos navios e armazéns. “Já temos pouco espaço para nós”, argumenta. De acordo com Ehlers, são somente 60 metros que separam o muro do cais.

“Aquilo lá virou estacionamento privado”, rebate o secretário do Planejamento Municipal, João

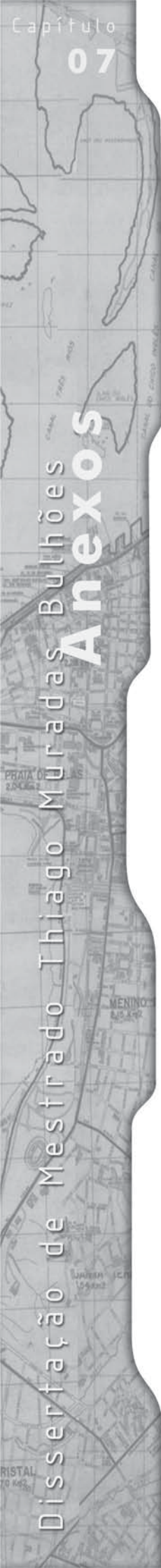
Carlos Vasconcellos. A prefeitura acredita que a implantação do projeto, além de trazer benefícios ao trânsito do Centro, pode ajudar a melhorar a relação entre os portalegrenses e o rio. Vasconcellos nega que a intenção da proposta seja o desmantelamento do porto. “Queremos o cais vivo”, adverte.

Ehlers admite a ociosidade do porto, mas debita a conta ao incremento do transporte rodoviário e à recessão nacional. O administrador acena com o surgimento de novas linhas navais, como a que liga Porto Alegre a Buenos Aires. “Até a década de 20, Porto Alegre era uma vila. Com o porto, a cidade virou metrópole”, acredita. Para

Ehlers, o projeto pode até desafogar o tráfego, mas trará prejuízos a longo prazo para a cidade. “Se a prefeitura instalasse os ônibus no Parcão ou na Redenção, o prejuízo seria menor”, avalia.

O diretor técnico da Secretaria Estadual dos Transportes, Mauri Panitz, diz não ser “nem contra nem a favor” do projeto, mas admite que a “administração do porto não gostaria de perder espaço”. Panitz informa ainda que a Companhia de Trens Urbanos (Trensurb) também está interessada em englobar uma área do cais, a partir de um projeto de duplicação da linha férrea.

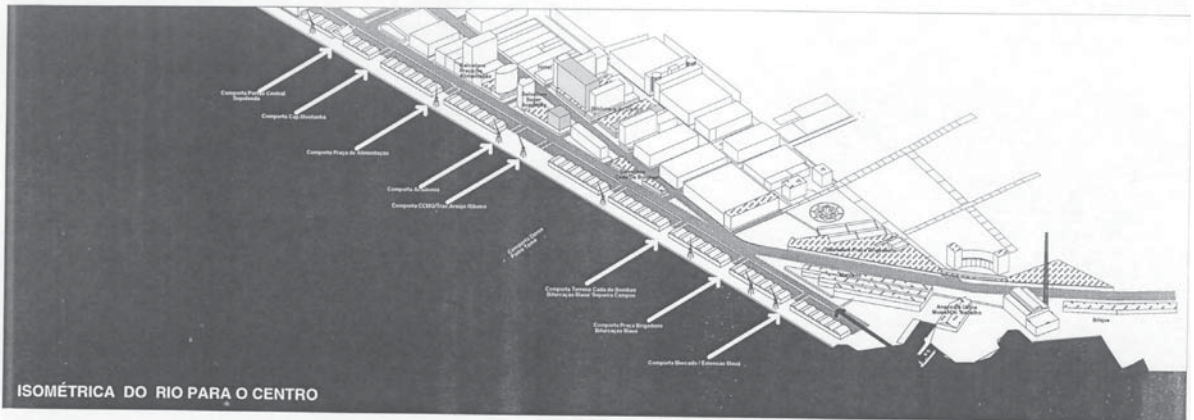
Figura88-ESPERANÇA, Clarice. **Projeto Leva ônibus de volta ao cais.** Jornal Zero Hora, seção Cidades. Porto Alegre 12 de dezembro de 1992



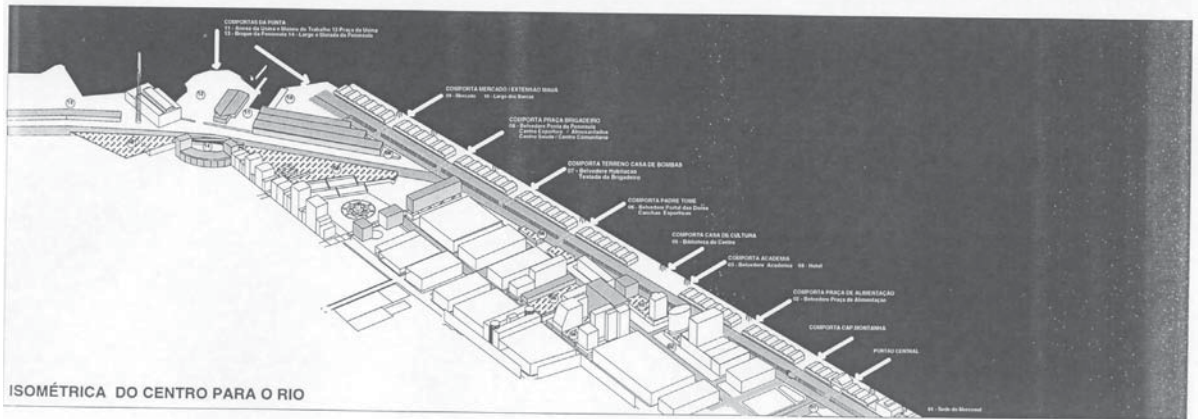
Anexo B2

***Concurso Muro da Mauá
Proposta Arq. Carlos Eduardo
Dias Comas.***

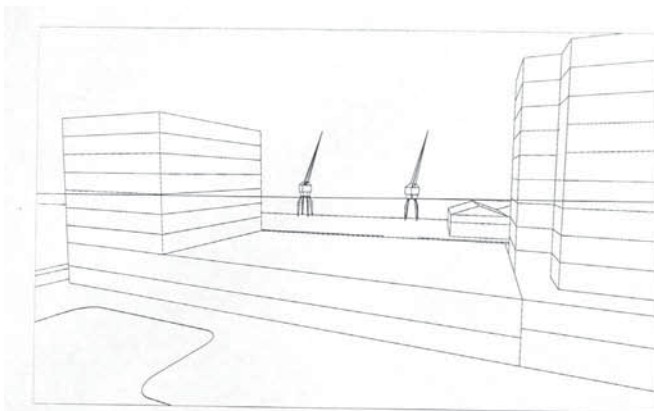
Perspectivas



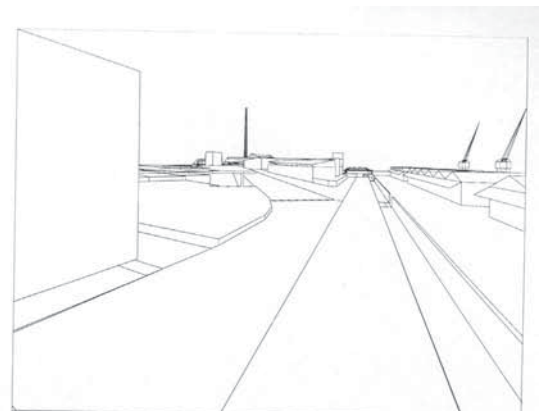
ISOMÉTRICA DO RIO PARA O CENTRO



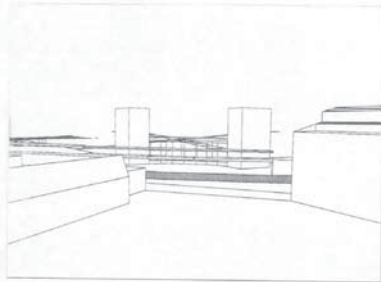
ISOMÉTRICA DO CENTRO PARA O RIO



os hóspedes do hotel e os usuários de seus salões públicos teriam vista privilegiada para o porto e terraço público entre o banrisul e a super-academia com suas quadras de squash, padle e mesmo tênis-um luxo.dois terrenos baldios face 'a face se somam' a uma coleção heterogênea de edifícios para sugerir oportunidade de projeto integrado nos dois quarteirões com testada para siqueira entre João Manoel e Araújo Ribeiro. no quarteirão mais afastado da Mauá o programa sugerido é de hotel de quatro estrelas, complementando o distrito financeiro e não acarretando maiores demandas de estacionamento. formalmente o projeto do hotel fecharia a testada norte do quarteirão onde se inscreve mediando entre altura do badesul e gboex e bacem vizinhos. o quarteirão fronteiro visando o porto comportaria a base de dois pavimentos abrigando uns 100 carros. a cobertura tratada em terraço público acessível por rampa entre o banrisul existente e super-academia privada de ginástica. aproveitamento dobrado da ordem de 30000m2, poderia estimular um consórcio de proprietários para viabilizar a idéia.



não parece muito difícil estender a Mauá como rua de acesso ao extremo do cais, a um largo, ancoradouro e um belo mercado de 8000m2 marcando a bifurcação e dinamizando o que hoje é área de serviço inóspita.

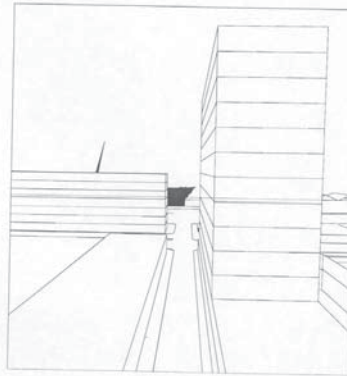


da praça da usina para as arcadas que unem os centros propostos, ao fundo o largo e a moradia que re-estrutura a chegada da rua da praia e eventualmente pode até receber passarela elevada entre a cidade alta recriada e a ponta da península.



uma cobertura linear para abrigar um brigue junto à usina e referendar um uso incipiente, uma rua de estacionamento linear a João Goulart e estruturas com arcadas para a comunidade do bairro cuja cobertura é belvedere, passeio, praça, cancha e talvez playground, não se sentirá saudades do aeromóvel que nunca decolou e se poderá recuperar com configuração forte a antiga borda da cidade.

a vista corresponde a foto recente e mostra o eixo da casa de cultura desimpedido a eliminação de pavilhão baixo no conjunto do porto intensifica a presença de navios no cotidiano do centro, a relocação Collis Postaux é urbanisticamente desejável até mesmo para um dos armazéns do porto, o reaproveitamento do porto como biblioteca com base de arcadas e pequenas lojas a volta de garagem reconhece a presença polarizadora da casa, expande abrigada a calçada estreita e permite tratar cobertura de baixa altura como terraço ajardinando espaço calmo e reservado para a leitura ao ar livre.



CORTE ESQUEMÁTICO PELA JOÃO GOULART



CORTE ESQUEMÁTICO PELA MAUÁ



CORTE ESQUEMÁTICO PELO EIXO DO LARGO DA PENÍNSULA



CORTE ESQUEMÁTICO PELO EIXO DA COBERTURA DO BRIQUE

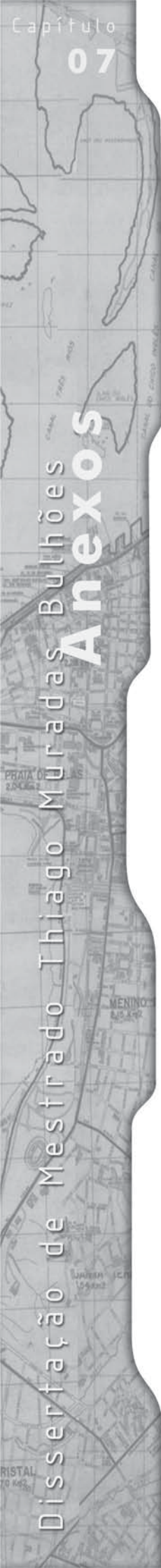


CORTE ESQUEMÁTICO PELO EIXO DA RUA DA PRAIA ENTRE GAL. PORTINHO E LARGO DA PENÍNSULA PROPOSTO

CORTES



Dissertação de Mestrado Thiago Muradas Bulhões Anexos



Dissertação de Mestrado Thiago Muradas Bulhões

Anexos

Anexo B3

Concurso Porto dos Casais Estudo de Viabilidade Econômica.



PORTO DOS CASAIS ESTUDO DE VIABILIDADE

PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILLI E EQUIPE

Porto dos Casais - Estudo de Viabilidade Econômica - Agosto 1996

Metodologia

⊙ Porto dos Casais, em conformidade com o plano diretor sendo proposto, foi projetado para assumir a configuração de um complexo turístico, cultural e de lazer, também capacitado a desempenhar as funções de centro de negócios nacionais e internacionais.

⊙ A análise das funções a serem cumpridas pelo complexo nos permitiu decompor o empreendimento

global em 8 (oito) áreas específicas de negócios

⊙ Para cada uma das áreas identificadas, estabelecemos o perfil de atividades a ser cumprido, com o objetivo de permitir quantificar o potencial de desempenho como negócio.

⊙ Para cada área quantificamos o valor do investimento Projetado, explicitando os critérios de cálculo utilizados.

⊙ Para cada produto estabelecemos, segundo nosso

juízo, a melhor oportunidade de negócio a ser explorada pelo empreendedor e ou investidor, explicitando os cálculos correspondentes a exploração do negócio, bem como a apuração dos Resultados Anuais de Negócio projetados e o valor anual previsto para o arrendamento do terreno.

⊙ Em função dos investimentos e resultados projetados determinamos a Alternativa do Negócio, para cada um dos produtos, explicitando o fluxo de caixa projetado para os primeiros

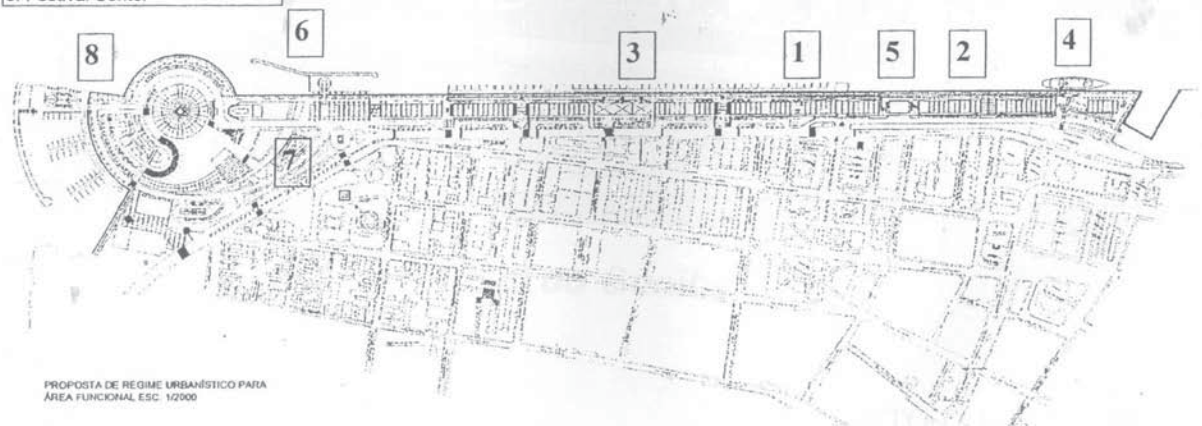
quinze anos do negócio, incluindo a etapa de investimento. Para cada fluxo foi determinado o prazo de operação necessário para Retorno Integral do Investimento.

⊙ Por último, apresentamos uma sugestão de negócio a ser explorado, nos moldes do que vem sendo praticado em complexos desta finalidade - MERCHANDISING, revelando-se bastante importante para contribuir para tornar os negócios ainda mais atrativos para seus investidores.

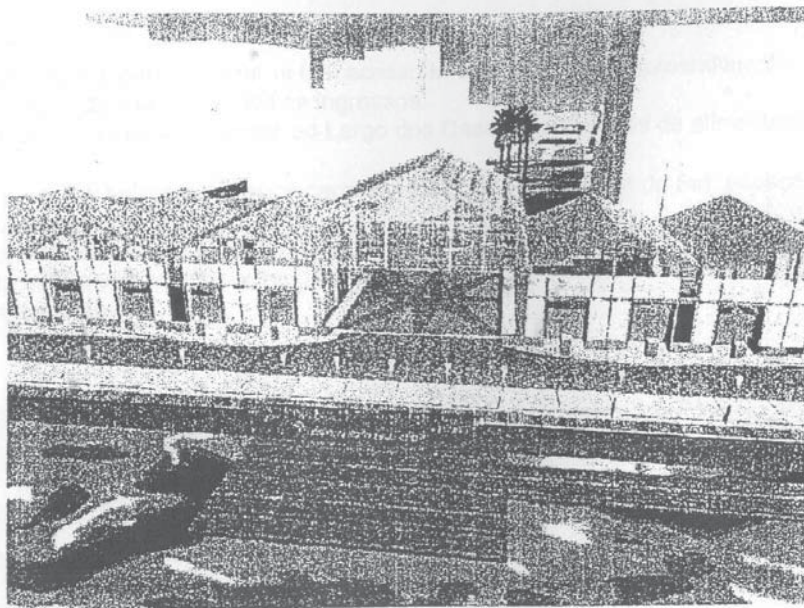
Porto dos Casais - Estudo de Viabilidade Econômica

Áreas de Negócios

1. Portal do Guaíba
2. Guaíba Design Center
3. Vitrine do Mercosul
4. Terminal Hidroviária
5. Pousada do Guaíba
6. Hotel Internacional
7. Centro Empresarial Teleporto
8. Festival Center



PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILLI E EQUIPE



Portal do Guaíba

Portal do Guaíba

Produto

Entrada principal do Porto dos Casais, a partir da qual se têm acesso interno a todo o empreendimento

Central de Informações, organização de visitas e venda de ingressos.

Cais de atracação de embarcações de turismo integrado ao Largo dos Casais/ quiosques de alimentação.

Memorial do Porto

Multiatividades: exposição de produtos típicos e aspectos característicos do Rio Grande do Sul, espaço para a realização de leilões, lançamentos de produtos e apresentações

Lojas de conveniência e artigos para visitantes, alimentação e bebidas, atividades complementares e serviços de apoio.

Escritórios da administração do empreendimento e entidades relacionadas com o desenvolvimento do turismo e da cultura.

Salas para projeções audiovisuais, palestras,

Portal do Guaíba**2. INVESTIMENTO PROJETADO**

Pórtico Central e Armazéns A e B - prédios preservados

	m2	cub/m2	R\$
Armazém A	2.000	1	756.840,00
Armazém B	2.000	1,2	908.208,00
Pórtico	400	0,3	45.410,40
TOTAL	4.400		1.710.458,40

3. OPORTUNIDADE DE NEGÓCIO

Locação de espaços

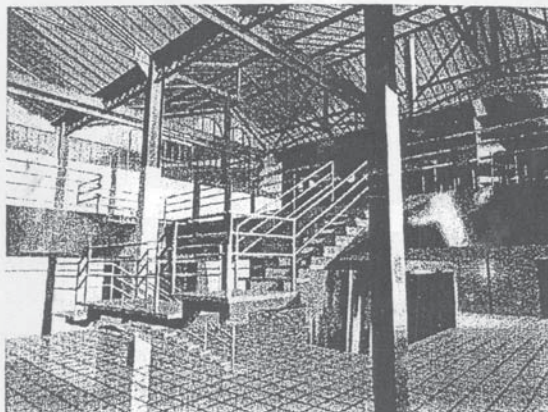
A B L Total	2.854
R\$/A B L	20,00
% A B L (1)	80%

Rendimento Bruto Anual	547.968,00	32,04%	s/ Inv.
------------------------	------------	--------	---------

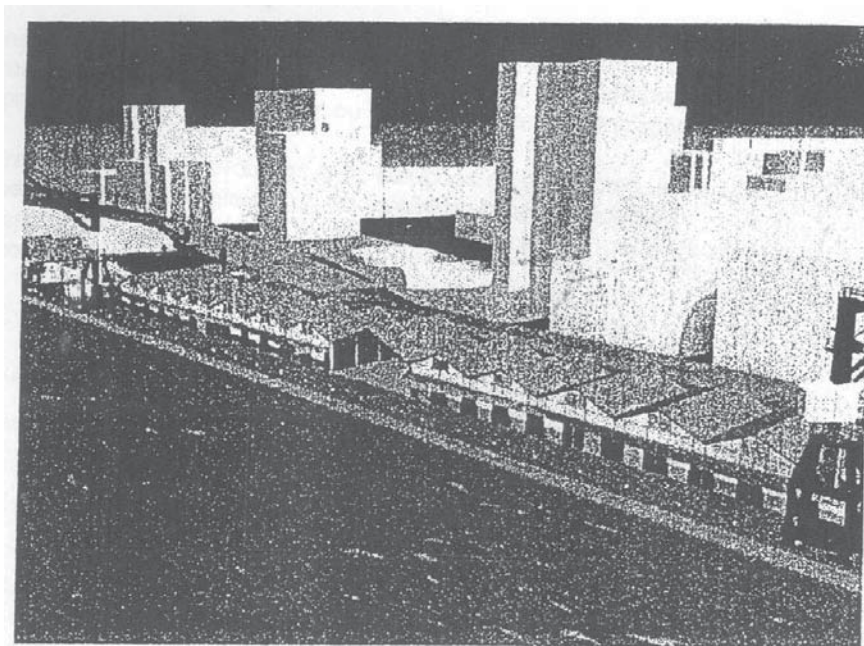
Arrendamento Anual do Terreno

Base m2	4.000		
R\$/m2 - ano	48,00		
TOTAL	192.000,00	11,23%	s/ Inv.

Rendimento Líquido Ano	355.968,00	20,81%	s/ Inv.
------------------------	------------	--------	---------



PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILLI E EQUIPE



Guaíba Design Center

Guaíba Design Center

Produto

⊙ Shopping Center temático, especializado em produtos e serviços relacionados com decoração, design, materiais, equipamentos e acessórios para ambientes residenciais e de escritórios, como já acontece nos melhores centros comerciais do mundo

⊙ Endereço certo para quem pretende construir, reformar ou decorar, pela concentração de oferta de fornecedores, revendedores e profissionais especializados.

⊙ Espaço reservado para mostras periódicas de produtos e de soluções ambientais, assinadas por fornecedores ou profissionais de

destaque, sempre podendo ser objeto de contratação ou aquisição no próprio shopping.

⊙ salas reservadas para apresentações audiovisuais, palestras técnicas e realização de cursos públicos de especialização relacionados com o tema decoração e design.

Guaíba Design Center



Guaíba Design Center

2. INVESTIMENTO PROJETADO
Armazéns B1 e B2 - prédios preservados

	m2	cub/m2	R\$
Armazéns B1 e B2	4.625	1,83	3.202.852,28

3. OPORTUNIDADE DE NEGÓCIO
Locação de espaços

A B L Total	3.600
R\$/ A B L	30,00
% A B L	100%

Rendimento Bruto Anual	1.296.000,00	40,46%	s/ Inv.
------------------------	--------------	--------	---------

Arrendamento Anual do Terreno

Base m2	4.625		
R\$/m2 - ano	72,00		
TOTAL	333.000,00	10,40%	s/ Inv.

Rendimento Líquido Ano	963.000,00	30,07%	s/ Inv.
------------------------	------------	--------	---------

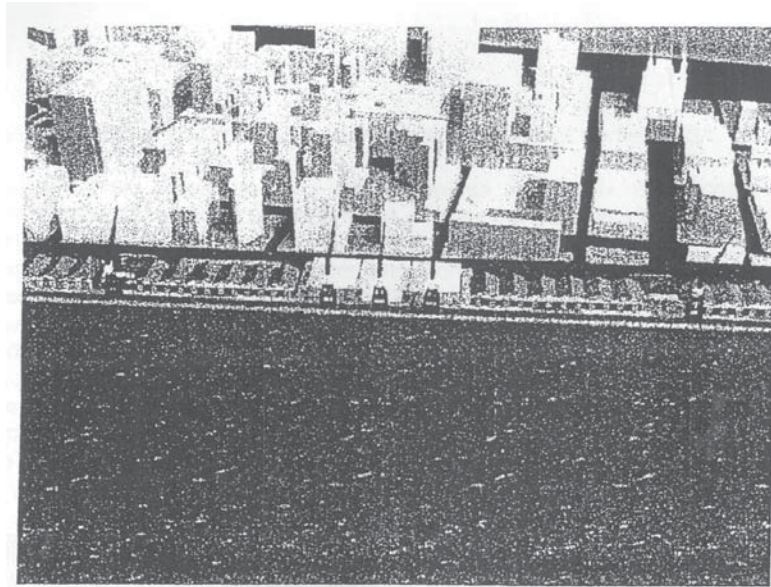
4. ATRATIVIDADE DO NEGÓCIO

4.1 FLUXOS DE CAIXA

ano	fluxo	fluxo acum
1	(3.202.852,28)	(3.202.852,28)
2	963.000,00	(2.239.852,28)
3	963.000,00	(1.276.852,28)
4	963.000,00	(313.852,28)
5	963.000,00	649.147,73
6	963.000,00	1.612.147,73
7	963.000,00	2.575.147,73
8	963.000,00	3.538.147,73
9	963.000,00	4.501.147,73
10	963.000,00	5.464.147,73
11	963.000,00	6.427.147,73
12	963.000,00	7.390.147,73
13	963.000,00	8.353.147,73
14	963.000,00	9.316.147,73
15	963.000,00	10.279.147,73

T.I.R. = 29,24%

PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILLI E EQUIPE



Vitrine do Mercosul
(Armazéns das Etnias)

Vitrine do Mercosul

Produto

⊙ empreendimento temático inspirado no World Showcase existente no Epcot Center - USA, orientado para os países que compõem o Mercosul.

⊙ Reprodução exata dos ambientes típicos de cada um dos países, nos quais os visitantes poderão tomar contato com hábitos, costumes, cultura e folclore, experimentar a culinária típica, efetuar compras de artigos típicos e realizar viagens virtuais aos países, através de soluções High Tech.

⊙ Oportunidade de turistas e portoalegrenses viajarem pelo Mercosul, sem sair do Porto dos Casais. Sem dúvida um significativo adicional de

atratividade para o desenvolvimento de Porto Alegre como destino turístico.

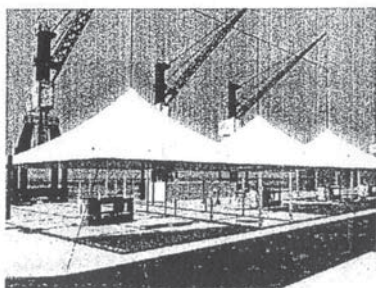
⊙ Criação de praça de animação - shows (Praça dos Guindastes), entre os armazéns A2 e A3, preservando os guindastes existentes, os quais serão utilizados para a sustentação de cobertura apropriada para palco/ palanque projetados.

⊙ aproveitamento da faixa de rio contígua a linha do cais mediante instalação de piers flutuantes, os quais servirão de ancoradouro para embarcações destinadas a prestação de serviços de lazer a bordo (bares,

restaurantes, teatros flutuantes, etc.).
Prevista, também, a utilização como
atracadouro rotativo pago para
embarcações particulares.

⊙ Integrado a projeto de
estacionamentos ao longo da periferia da
av. Mauá, a serem explorados
comercialmente.

Vitrine do Mercosul (Armazéns das Etnias)



PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILLI E EQUIPE

Vitrine do Mercosul (Armazéns das Etnias)

2. INVESTIMENTO PROJETADO

Armazéns A1, A2, A3 e A4 - prédios preservados

	m2	cub/m ²	R\$
Armazéns A1, A2, A3 e A4	16.000	1,83	11.080.137,60
Praça dos Guindastes	1.800	0,68	463.186,08
TOTAL	17.800		11.543.323,68

3. OPORTUNIDADE DE NEGÓCIO

Locação de espaços

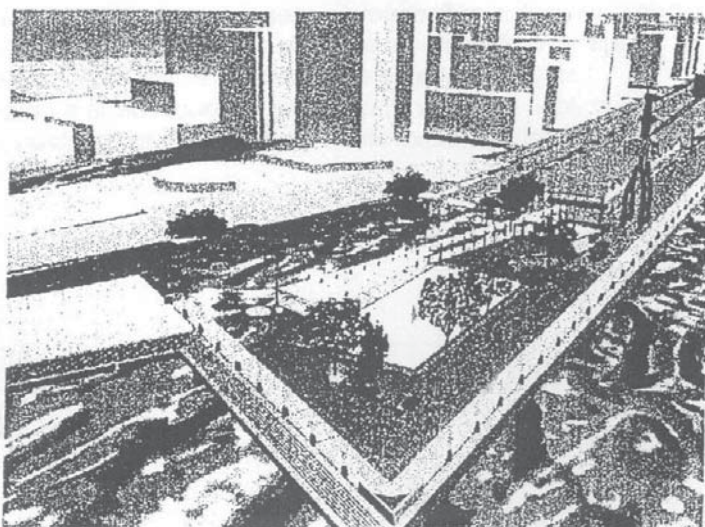
A B L Total	12.000		
R\$/ A B L	25,00		
% A B L	100%		
Rendimento Bruto Anual	3.600.000,00	31,19%	s/ Inv.
Arrendamento Anual do Terreno			
Base m2	4.625		
R\$/m2 - ano	60,00		
TOTAL	277.500,00	2,40%	s/ Inv.
Rendimento Líquido Ano	3.322.500,00	28,78%	s/ Inv.

4. ATRATIVIDADE DO NEGÓCIO

4.1 FLUXOS DE CAIXA

ano	fluxo	fluxo acum
1	(5.540.068,80)	(5.540.068,80)
2	(6.003.254,88)	(11.543.323,68)
3	3.322.500,00	(8.220.823,68)
4	3.322.500,00	(4.898.323,68)
5	3.322.500,00	(1.575.823,68)
6	3.322.500,00	1.746.676,32
7	3.322.500,00	5.069.176,32
8	3.322.500,00	8.391.676,32
9	3.322.500,00	11.714.176,32
10	3.322.500,00	15.036.676,32
11	3.322.500,00	18.359.176,32
12	3.322.500,00	21.681.676,32
13	3.322.500,00	25.004.176,32
14	3.322.500,00	28.326.676,32
15	3.322.500,00	31.649.176,32

T.I.R. = 24,25%



Terminal Hidroviário

Terminal Hidroviário

Produto

⊙ Terminal Hidro-rodoviário destinado a venda de passagens, informações turísticas, chegada e saída do transporte interno de integração, praça de alimentação, lojas de conveniência e serviços de utilidades e apoio.

⊙ Integrado a doca Norte - chegada e partida de locais e intermunicipais.

⊙ Integrado a praça do Navio - área verde e atracadouro de navios para visitação pública e conexão subterrânea com o trensub

⊙ Integração ao Estacionamento ao Estacionamento Norte, possível de ser comercialmente explorado tanto para veículos particulares quanto de transporte turístico.

Terminal Hidroviário



PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILI E EQUIPE

Terminal Hidroviário

2. INVESTIMENTO PROJETADO

Armazém B3

	m2	cub/m2	R\$
Armazém B3	1.000	1,36	514.651,20

3. OPORTUNIDADE DE NEGÓCIO

Locação de espaços

A B L Total	600
R\$/A B L	20,00
% A B L	100%

Rendimento Bruto Anual	144.000,00	27,98%	s/ Inv.
------------------------	------------	--------	---------

Arrendamento Anual do Terreno

Base m2	1.000		
R\$/m2 - ano	48,00		
TOTAL	48.000,00	9,33%	s/ Inv.

Rendimento Líquido Ano	96.000,00	18,65%	s/ Inv.
------------------------	-----------	--------	---------

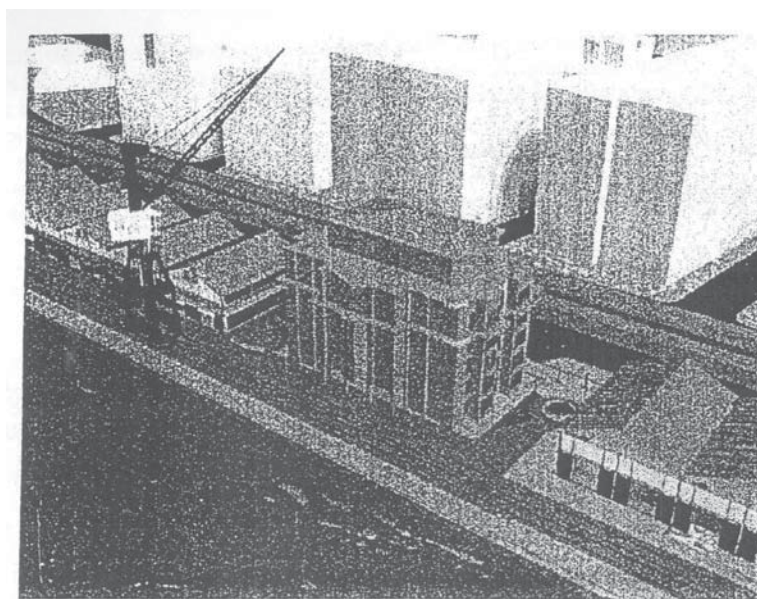
4. ATRATIVIDADE DO NEGÓCIO

4.1 FLUXOS DE CAIXA

ano	fluxo	fluxo acum
1	(466.651,20)	(466.651,20)
2	96.000,00	(370.651,20)
3	96.000,00	(274.651,20)
4	96.000,00	(178.651,20)
5	96.000,00	(82.651,20)
6	96.000,00	13.348,80
7	96.000,00	109.348,80
8	96.000,00	205.348,80
9	96.000,00	301.348,80
10	96.000,00	397.348,80
11	96.000,00	493.348,80
12	96.000,00	589.348,80
13	96.000,00	685.348,80
14	96.000,00	781.348,80
15	96.000,00	877.348,80

T.I.R. = 18,71%

PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILI E EQUIPE



Pousada do Guaíba

Pousada do Guaíba

Produto

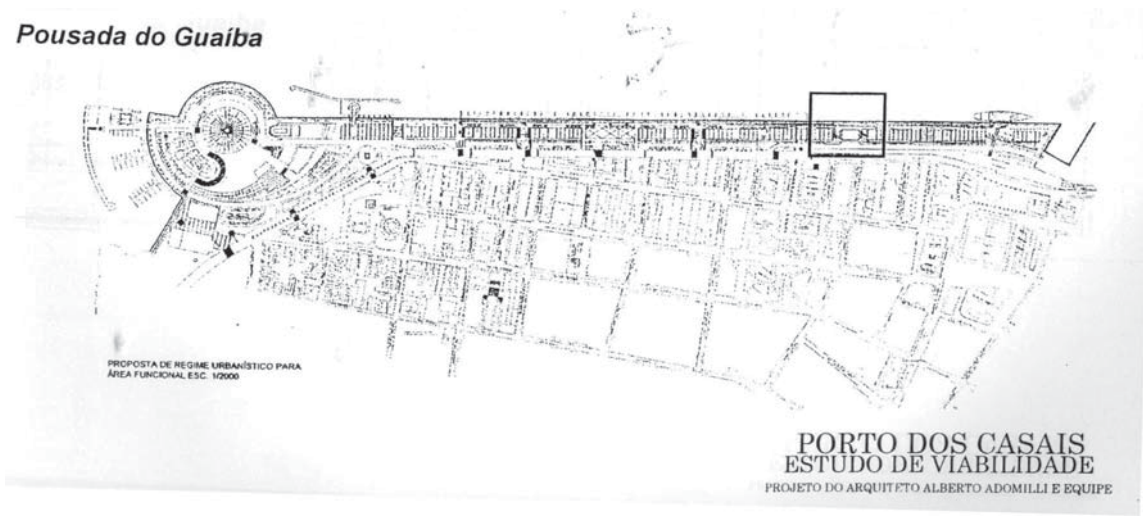
⊙ Reciclagem do edifício do DEPREC, transformando-o em um Hotel de Trânsito, de categoria econômica (3 estrelas), dotado de 30 apartamentos, serviços básicos de alimentação e bebida e demais serviços de natureza hoteleira.

⊙ sua maior atratividade para o público em geral, além do aspecto de ser econômico, será a sua localização privilegiada - na beira do rio e dentro do complexo Porto dos Casais.

⊙ pelas suas características, inclusive pela sua limitação da oferta de leitos, tende a ser um empreendimento que deverá operar muito próximo do regime de ocupação plena, durante todo ano.

⊙ integrado ao Estacionamento Norte, possível de ser comercialmente explorado tanto para veículos particulares quanto de transporte turístico.

Pousada do Guaíba



Dissertação de Mestrado Thiago Muradas Bulhões Anexos

Pousada do Guaíba

2. INVESTIMENTO PROJETADO
Prédio DPRC - preservado

	m2	cub/m2	R\$
Prédio DPRC	3.000	1,36	1.543.953,60

3. OPORTUNIDADE DE NEGÓCIO
Exploração hoteleira

Apartamentos	30
Diária Média	60,00
Taxa de Ocupação	90%
Receita de Hospedagem	60%
Expectativa de resultado	25%

Rendimento Bruto Anual	246.375,00	15,96%	s/ Inv.
------------------------	------------	--------	---------

Arrendamento Anual do Terreno

Base m2	3.000		
R\$/m2 - ano - 5% Fat.	16,43		
TOTAL	49.275,00	3,19%	s/ Inv.

Rendimento Líquido Ano	197.100,00	12,77%	s/ Inv.
------------------------	------------	--------	---------

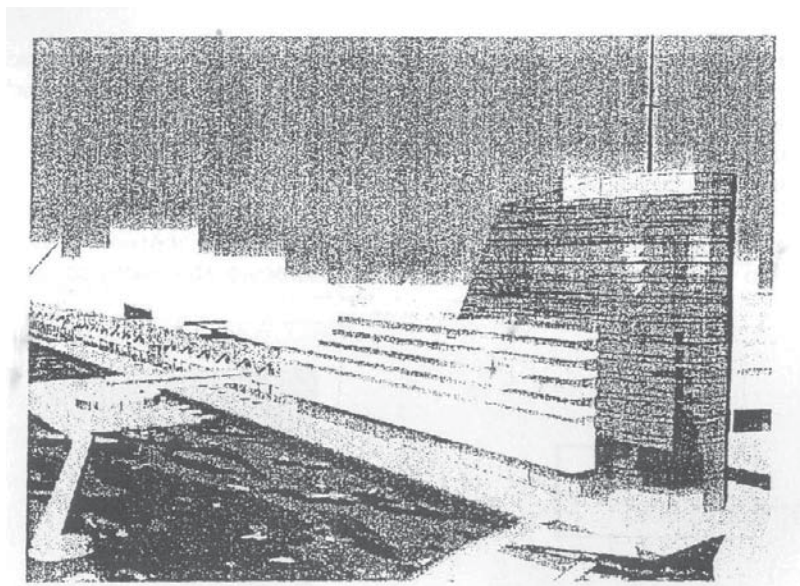
4. ATRATIVIDADE DO NEGÓCIO

4.1 FLUXOS DE CAIXA

ano	fluxo	fluxo acum
1	(1.543.953,60)	(1.543.953,60)
2	197.100,00	(1.346.853,60)
3	197.100,00	(1.149.753,60)
4	197.100,00	(952.653,60)
5	197.100,00	(755.553,60)
6	197.100,00	(558.453,60)
7	197.100,00	(361.353,60)
8	197.100,00	(164.253,60)
9	197.100,00	32.846,40
10	197.100,00	229.946,40
11	197.100,00	427.046,40
12	197.100,00	624.146,40
13	197.100,00	821.246,40
14	197.100,00	1.018.346,40
15	197.100,00	1.215.446,40

T.I.R. = 8,89%

PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILLI E EQUIPE



Complexo Hoteleiro Internacional

Complexo Hoteleiro Internacional

Produto

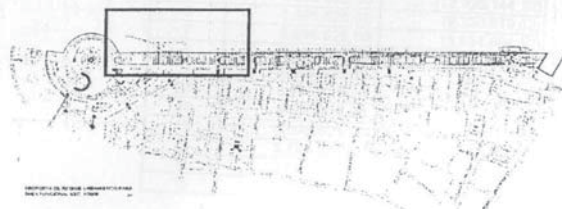
⊙ empreendimento a ser explorado por Cadeia Hoteleira Internacional, categoria 5 estrelas, de forma a constituir uma das principais âncoras no processo de globalização (internacionalização) de Porto Alegre no cenário do turismo mundial.

⊙ Prevista a disponibilização de 300 unidades de hospedagem, entre apartamentos e suites, centro de convenções modular e completa infraestrutura de suporte hoteleiro, condizente com a categoria estabelecida para o empreendimento.

⊙ Projeto de Marina Particular, com acesso exclusivo assegurado por plataforma suspensa, sem prejudicar a

circulação entre os demais empreendimentos do Porto dos Casais.

⊙ Anexados ao empreendimento os armazéns A5 e A6, os quais serão transformados, respectivamente, em pavilhão de exposições e Health Club, este último dotado de projeto de estabilização térmica capaz de assegurar o conforto de sua utilização, em todas as épocas do ano.

Complexo Hoteleiro Internacional**PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE**

PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILI E EQUIPE

Complexo Hoteleiro Internacional**2. INVESTIMENTO PROJETADO**Hotel e Marina a construir
Pavilhão de Exposições e Health Club - aproveitamento Armazéns A5 e A6

	m2	cub/m2	R\$
Hotel e Marina	24.000	2,4	21.796.992,00
Armazéns	3.200	1,83	2.216.027,52
TOTAL	27.200		24.013.019,52

3. OPORTUNIDADE DE NEGÓCIO

Exploração hoteleira

Apartamentos	300
Diária Média	180,00
Taxa de Ocupação	75%
Receita de Hospedagem	60%
Expectativa de resultado	20%

Rendimento Bruto Anual	4.927.500,00	22,61%	s/ Inv.
------------------------	--------------	--------	---------

Arrendamento Anual do Terreno

Base m2	27.200		
R\$/m2 - ano - 5% Fat.	45,29		
TOTAL	1.231.875,00	5,65%	s/ Inv.

Rendimento Líquido Ano	3.695.625,00	16,95%	s/ Inv.
------------------------	--------------	--------	---------

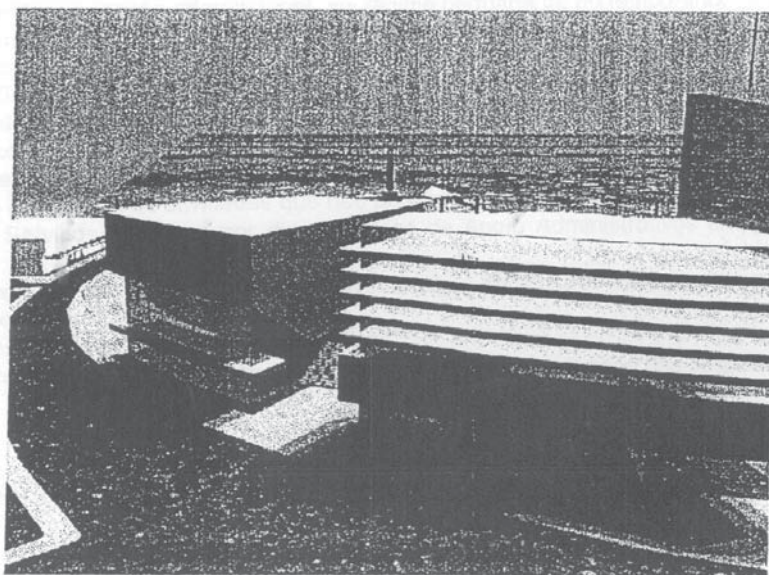
4. ATRATIVIDADE DO NEGÓCIO**4.1 FLUXOS DE CAIXA**

ano	fluxo	fluxo acum
1	(10.898.496,00)	(10.898.496,00)
2	(13.114.523,52)	(24.013.019,52)
3	3.695.625,00	(20.317.394,52)
4	3.695.625,00	(16.621.769,52)
5	3.695.625,00	(12.926.144,52)
6	3.695.625,00	(9.230.519,52)
7	3.695.625,00	(5.534.894,52)
8	3.695.625,00	(1.839.269,52)
9	3.695.625,00	1.856.355,48
10	3.695.625,00	5.551.980,48
11	3.695.625,00	9.247.605,48
12	3.695.625,00	12.943.230,48
13	3.695.625,00	16.638.855,48
14	3.695.625,00	20.334.480,48
15	3.695.625,00	24.030.105,48

T.I.R. = 10,81%

**PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE**

PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILI E EQUIPE



Centro Empresarial Teleporto

Centro Empresarial Teleporto

Produto

⊙ Primeiro centro empresarial verdadeiramente inteligente, a ser instalado em Porto Alegre, aberto a um diversificado elenco de negócios e de serviços, de caráter nacional e internacional, em regime permanente ou temporário.

⊙ Inédita infra-estruturada telecomunicações, a ser conveniada com a Embratel e CRT, permitindo acesso urbano por sistema ótico duplicado às comunicações locais, regionais, nacionais e internacionais, bem como acesso a estações terrestres de satélites dos sistemas Intelsat, Inmarsat e Brasilsat.

⊙ sistema interno de transmissão vertical por fibra ótica e horizontal por cabeamento especial, para comunicação de voz, dados e vídeo, disponibilizado em todos os andares dos prédios, administrado por serviço central exclusivo.

⊙ sistema alternativo ao fornecimento local de energia, capaz de assegurar o funcionamento de todo o empreendimento, especialmente orientado para o exercício de atividades que não podem sofrer interrupções por falta de energia.

⊙ ampla gama de Centrais de Serviços, 24 horas por dia, desde o apoio administrativos em pool até os de segurança e de limpeza.

⊙ Previsão para o estabelecimento de serviços e artigos de

conveniência e instalações para prestar serviços na área de alimentação nos pavimentos térreos e coberturas.

⊙ Integram o empreendimento estacionamentos próprios.

⊙ gestão informatizada de controle dos ambientes internos, orientada para a racionalização das despesas condominiais.

Centro Empresarial Teleporto



PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILLI E EQUIPE

Centro Empresarial Teleporto

2. INVESTIMENTO PROJETADO
A ser construído

	m2	cub/m2	R\$
Teleporto	27.000	2,4	24.521.616,00

3. OPORTUNIDADE DE NEGÓCIO
locação de espaços

A B L Total	20.000		
R\$/ A B L	25,00		
% A B L	100%		
Rendimento Bruto Anual	6.000.000,00	24,47%	s/ Inv.
Arrendamento Anual do Terreno			
Base m2	27.000		
R\$/m2 - ano	60,00		
TOTAL	1.620.000,00	6,61%	s/ Inv.
Rendimento Líquido Ano	4.380.000,00	17,86%	s/ Inv.

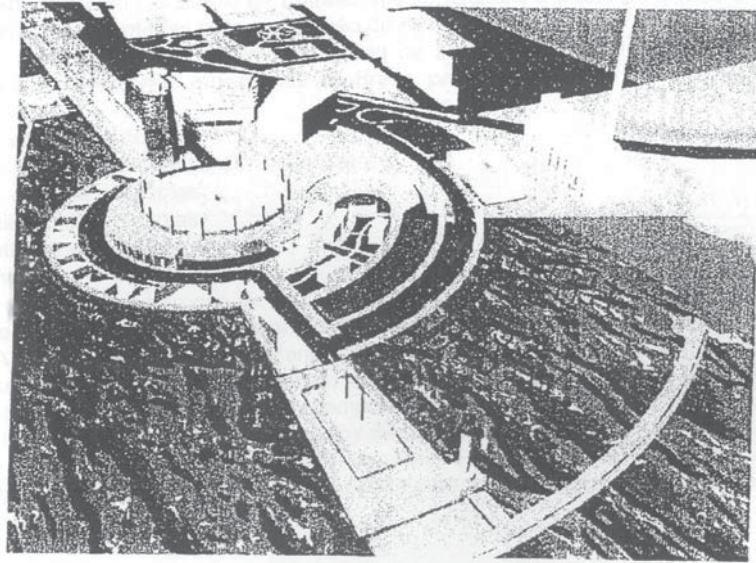
4. ATRATIVIDADE DO NEGÓCIO

4.1 FLUXOS DE CAIXA

ano	fluxo	fluxo acum
1	(12.260.808,00)	(12.260.808,00)
2	(12.260.808,00)	(24.521.616,00)
3	4.380.000,00	(20.141.616,00)
4	4.380.000,00	(15.761.616,00)
5	4.380.000,00	(11.381.616,00)
6	4.380.000,00	(7.001.616,00)
7	4.380.000,00	(2.621.616,00)
8	4.380.000,00	1.758.384,00
9	4.380.000,00	6.138.384,00
10	4.380.000,00	10.518.384,00
11	4.380.000,00	14.898.384,00
12	4.380.000,00	19.278.384,00
13	4.380.000,00	23.658.384,00
14	4.380.000,00	28.038.384,00
15	4.380.000,00	32.418.384,00

T.I.R. = 13,51%

PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILLI E EQUIPE



Festival Center

Festival Center

Produto

⊙ Empreendimento caracterizado como um complexo de entretenimento, cultura e Lazer para toda a família, pretendendo abranger toda uma extensa gama de atrações orientadas para a captação de público local e turistas.

⊙ Modelo de empreendimento, também conhecido como Shopping de Lazer, que vem liderando as preferências dos investidores institucionais no cenário mundial, começando a despontar no Brasil, projetado para ser composto por um mix de atratividades do tipo

-Festival Marketplace (interno e externo)

-Parques Temáticos de atrações (Aquático, diversões, etc.)

-Centro de exposições, Atrações Multiplas.

-Anfiteatro, Teatro e complexo de cinemas.

-Marinas e Centro de atividades náuticas.

- Entretenimento Noturno.

⊙ Integra o empreendimento o projeto de construção da sede da FOSPA - Fundação Orquestra Sinfônica de Porto Alegre, composta por setor administrativo, espaços comuns e setor cultural (foyer, teatro, sala de espetáculos e escola de música).

⊙ Diversão familiar, ação e aventura, educação, entretenimento, Alimentação, compras, segurança e limpeza combinadas nas diferentes atrações a serem oferecidas, tanto

diurnas quanto noturnas, tendo como premissa básica a qualidade do planejamento, conforto e da segurança, objetivando o prolongamento dos tempos de permanência e a repetição das visitas, além de contribuir, significativamente, para o desenvolvimento dos apelos turísticos da cidade de Porto Alegre.

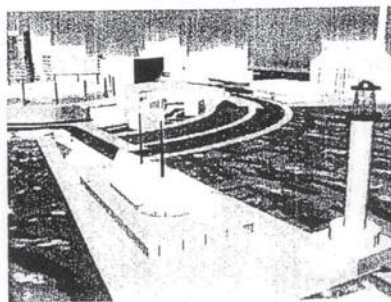
⊙ integrado a amplo projeto de estacionamentos para veículos particulares e de turismo, bem como heliponto.

⊙ Projeto a ser objeto de evolução contínua, de forma a manter sempre presente o fator inovação, indispensável para a manutenção da atratividade e frequência de repetição das visitas.

Festival Center



PROPOSTA DE REGIME URBANÍSTICO PARA
ÁREA FUNCIONAL ESC 172000



PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILLI E EQUIPE

Festival Center**2. INVESTIMENTO PROJETADO**

A ser construído

	m2	cub/m2	R\$
Shopping Indoor	3.314	2,44	3.059.964,67
FOSPA	5.400	1,98	4.046.066,64
Cinemas	1.120	2,44	1.034.146,18
Anfiteatro	981	1,22	452.900,62
Arquibancadas	1.800	0,73	497.243,88
Clube - Parque Aquático	7.104	3,51	9.435.917,84
Shopping do Lago	2.380	1,83	1.648.170,47
Parque Temático	5.000	3,51	6.641.271,00
Escola Náutica	1.000	2,51	949.834,20
Marinas	1.800	4,32	2.942.593,92
Casa de Diversões	828	2,5	783.329,40
Farol			628.207,56
Estacionamentos	24.000	0,5	4.541.040,00
TOT	54.727		36.660.686,37

4. ATRATIVIDADE DO NEGÓCIO**4.1 FLUXOS DE CAIXA****3. OPORTUNIDADE DE NEGÓCIO**
locação de espaços e cobrança de ingressos

A B L Total	34.442
R\$/ A B L	20,00
Ingressos - ano	360.000
R\$/ Ingresso	5,00

Rendimento Bruto Anual	10.066.080,00	27,46%	s/ Inv.
------------------------	---------------	--------	---------

Arrendamento Anual do Terreno

Base m2	54.727
R\$/m2 - ano	48,00

TOTAL	2.626.896,00	7,17%	s/ Inv.
--------------	---------------------	--------------	----------------

Rendimento Líquido Ano	7.439.184,00	20,29%	s/ Inv.
------------------------	--------------	--------	---------

ano	fluxo	fluxo acum
1	(12.220.228,79)	(12.220.228,79)
2	(9.740.500,79)	(21.960.729,58)
3	(7.260.772,79)	(29.221.502,37)
4	7.439.184,00	(21.782.318,37)
5	7.439.184,00	(14.343.134,37)
6	7.439.184,00	(6.903.950,37)
7	7.439.184,00	535.233,63
8	7.439.184,00	7.974.417,63
9	7.439.184,00	15.413.601,63
10	7.439.184,00	22.852.785,63
11	7.439.184,00	30.291.969,63
12	7.439.184,00	37.731.153,63
13	7.439.184,00	45.170.337,63
14	7.439.184,00	52.609.521,63
15	7.439.184,00	60.048.705,63

T.I.R. = 17,94%

PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOCCI E EQUIPE

Resumo Geral das Áreas de Negócios



Resumo Geral das Áreas de Negócios

PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILLI E EQUIPE

Resumo Geral das Áreas de Negócios

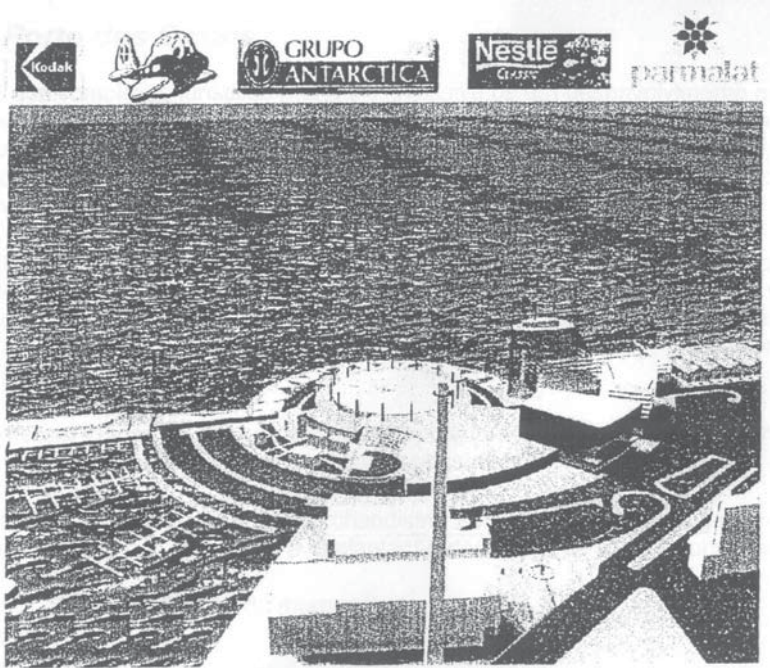
QUADRO RESUMO DAS OPORTUNIDADES DE NEGÓCIOS

	Investimento	m2	Arrendamento - ano	Retorno Liq. - ano
1. Portal do Guaíba	1.710.458,40	4.400	192.000,00	355.968,00
2. Guaíba Design Center	3.202.852,28	4.625	333.000,00	963.000,00
3. Vitrine do Mercosul	11.543.323,68	17.800	277.500,00	3.322.500,00
4. Terminal Hidroviário	514.651,20	1.000	48.000,00	96.000,00
5. Pousada do Guaíba	1.543.953,60	3.000	49.275,00	197.100,00
6. Hotel Internacional	24.013.019,52	27.200	1.231.875,00	3.695.625,00
7. Centro Empresarial Teleporto	24.521.616,00	27.000	1.620.000,00	4.380.000,00
8. Festival Center	36.660.686,37	54.727	2.626.896,00	7.439.184,00
	103.710.561,05	139.752	6.378.546,00	20.449.377,00

RETORNO	MÉDIO	5,1	ANOS
---------	-------	-----	------



PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILLI E EQUIPE



Merchandising - Porto dos Casais

Merchandising - Porto dos Casais**OPORTUNIDADE DE NEGÓCIO****investimentos adicionais requeridos
(PRÉ-QUANTIFICADOS)**

1. Construção do sistema de contenção móvel e remoção do muro atual	1.980.000,00
2. Despesas com infra-estrutura, rêsdes, equipamentos e recuperação de áreas	842.561,00
3. Mobiliário urbano, passarela para pedestres e transporte de integração	1.592.000,00
4. Sistemas de impermeabilização do cais e injeção de cimento no solo para anular a percolação	1.900.000,00
TOTAL	6.314.561,00

VENDA DE COTAS DE MERCHANDISING = 6,09 % S/ INVEST. TOTAL .

Estimativa = 04 cotas de Merchandising

Valor por cota = 1.578.640,00 (1,52 % s/ INVESTIMENTO TOTAL)



PORTO DOS CASAIS
ESTUDO DE VIABILIDADE
PROJETO DO ARQUITETO ALBERTO ADOMILLI E EQUIPE

Anexo B4

Consultoria Fundação José Bonifácio da Universidade Estadual do Rio de Janeiro sobre o Porto de Porto Alegre e o Concurso Porto dos Casais.



Consultoria Fundação José Bonifácio - Universidade Estadual do Rio de Janeiro - 1999

INTRODUÇÃO

Contrariamente ao que se tende a veicular, a avaliação econômica e industrial de uma infra-estrutura não responde apenas a critérios objetivos de tipo instrumental e predeterminado. O uso destes critérios está sempre submetido a uma determinada *démarche* técnica, mas também a um certo tipo de preocupação política e a um conjunto de interesses econômicos.

Precisa-se portanto, antes de mais nada, esclarecer qual a *démarche*. Trata-se de um preâmbulo necessário em face da existência de uma vastíssima literatura (Relatórios, Artigos, Consultorias etc.) produzida sobre o Porto de Porto Alegre e o sistema portuário gaúcho. Ao mesmo tempo, esta primeira preocupação permite propor um quadro síntese da grande maioria das análises produzidas (e sobretudo difundidas) sobre as questões portuárias e hidroviárias de Porto Alegre e do Rio Grande do Sul.

Se a origem da crise do Porto de Porto Alegre (e de praticamente toda a navegação interior do RS) foi analisada também a partir de variáveis específicas,

o futuro do Porto de Porto Alegre foi avaliado, e condenado, em função de um único critério, que chamaremos de “paradigmático”: **o da evolução e da transformação tecnológica dos sistemas de transportes, em geral, e de navegação marítima, em particular.** Este paradigma, supostamente alicerçado em bases técnico-econômicas, parece ter norteado as políticas e a gestão do Porto de Porto Alegre (e da hidrovia-navegação interior) por parte do antigo Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC) e da atual Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH).

Apontamos aqui uma primeira contradição formal: explicam-se as políticas de desenvolvimento do Porto de Porto Alegre (PPOA, daqui para frente) e do sistema portuário do RS como conseqüências da integração do paradigma citado acima pelo planejamento Estadual (e Federal). Mas, na realidade, como apontaremos neste Relatório, **o que caracteriza a evolução do PPOA e da navegação interior do RS é a ausência de políticas de planejamento e de investimentos.** Mesmo que

aceitássemos seus termos (o que não é o caso), não poderíamos deixar de enfatizar que tal paradigma, apenas explica a *posteriori* o que já tem acontecido: não há desenvolvimento sem investimentos.⁶⁰

Esta contradição formal é particularmente interessante pois ela introduz uma questão mais substancial, ou seja, o fato de que a noção de paradigma é sistematicamente usada de maneira, por um lado, descritiva (“justifica-se a *posteriori* o que já aconteceu”) e, por outro lado, determinista (“aconteceu o que tinha que acontecer”). Chegamos, assim, a um tipo curioso de tautologia (de “raciocínio circular”): a ausência de políticas públicas (um Estado fundamentalmente omissivo) justifica a saída do Estado da tarefa de definir qualquer política de planejamento.

Já temos uma primeira indicação importante, embora ainda formal, a retomada das políticas públicas passa pela ruptura, clara e definitiva deste círculo vicioso. Neste sentido, nosso primeiro passo é introduzir uma crítica radical aos pressupostos descritivos do paradigma e ao uso determinista que deste está sendo feito.

O paradigma descritivo e determinista que justifica, a *posteriori*, a história de PPOA e da hidrovia do RS, e obstrui seu futuro, desenvolve dois temas complementares: (1) o das transformações da indústria naval e

suas conseqüências sobre a infraestrutura portuária; (2) o chamado “custo Brasil”.

As tecnologias de transporte marítimo indicam, mundialmente, uma corrida para o gigantismo naval que se traduz na corrida para e pelos portos de calados cada vez mais profundos.

As infra-estruturas públicas (estatais) funcionariam mal para as empresas enfrentarem mercados cada vez mais abertos e competitivos. Ou seja, o Brasil, constituiria um Custo de Não Eficiência para as Empresas.

A conseqüência deste paradigma para o PPOA, aparece de maneira extremamente nítida: os calados pouco profundos dos acessos aquaviários ao Porto impediriam toda a possibilidade de este enfrentar os desafios da moderna indústria (e tráfego) naval e de continuar recebendo navios de longo curso. Ao mesmo tempo, a possibilidade de se retomar a navegação interior passaria necessariamente pela mais completa privatização dos terminais interiores. A hidrovia restringiria suas atividades, no máximo, à alimentação do porto de Rio Grande e se tornaria o espaço de operações de inúmeros terminais privados próximos às plantas industriais

Não é difícil ver como este uso descritivo e determinista da noção de paradigma tem apenas a finalidade de justificar algumas trajetórias e não certamente a de proporcionar a compreensão das mudanças que realmente estão acontecendo. O determinismo tecnológico justificaria assim um conflito, definido como inevitável, entre território urbano e espaço das operações portuárias. As operações, cada vez mais norteadas pela movimentação de cargas unitizadas (os Contêineres), precisariam de cada,

60- Na análise financeira e econômica do DEPRC e da SPH discutiremos a questão de saber de onde deveriam vir os recursos necessários a este desenvolvimento: se dá própria atividade portuária ou do Tesouro (a fundo perdido).

vez mais espaços (grandes pátios); portanto deveriam afastar-se dos territórios urbanos para poder se desenvolver. Desta maneira, as visões restritas (instrumentais) dos geógrafos e dos engenheiros quanto às localizações portuárias como sendo terminadas pelas melhores condições naturais, após terem sido sistematicamente desmentidas pelas dinâmicas urbanas que caracterizaram praticamente todos os portos, encontram um novo fôlego: os portos do futuro serial aqueles dotados das melhores condições “naturais” de acesso, independentemente do que os homens fazem neste sentido.⁶¹

O determinismo tecnológico justificaria assim um conflito entre Estado e eficiência econômica, bem como entre distribuição de renda (maiores salários diretos e indiretos) e geração de emprego. A desregulamentação somada à flexibilidade garantiriam(via privatização) a diminuição do “custo Brasil” e, portanto, a maior competitividade das empresas (o que não sabemos mais se podemos definir como “nacionais”) nos mercados globais.

Assim, pelo lado da desregulamentação, identifica-se a esfera Estatal, a esfera Pública, a racionalidade do mercado, a do setor privado e, pelo lado do custo, mantém-se a oposição entre níveis de renda e níveis de emprego. Em todos os casos, elimina-se a própria possibilidade de se pensar o sentido, ou seja, as finalidades da atividade econômica e relegam-se as políticas públicas (o planejamento) ao *status* de meras acompanhantes passivas da lógica e dos interesses do chamado “setor privado”, enquanto este seria o único portador da razão da

eficiência econômica. Isto acaba determinando, no caso do sistema portuário do RS, um grande paradoxo: se continua pedindo a retração do espaço público e a ausência de planejamento com relação a questões tão estratégicas como as que determinam as condições de regulamentação e desenvolvimento da matriz de transporte do Estado e portanto da economia gaúcha e de suas condições de intergração ao mercado interno, regional e nacional, bem como ao Mercosul e aos mercados internacionais.

Neste marco, o enfoque descritivo e determinista do paradigma cabe perfeitamente: é ele que resolve a ausência de sentido, de finalidades, das mudanças em curso. Sua lógica,

61 - Desenvolveremos a crítica desta abordagem nos capítulos deste Relatório destinados a problematizar o potencial do PPOA. Cabe entretanto sublinhar como esta nova “naturalização” da questão portuária é completamente paradoxal: o nível máximo de artificialização do tráfego marítimo (ou seja, a construção de artefatos de navegação cada vez maiores) fundaria a centralidade cada vez maior da natureza. Para se ver o quanto estas idéias no entanto aceitas como verdades absolutas, são limitadas, bastaria lembrar que grandes navios precisam de cargas cada vez maiores e portanto de grandíssimas concentrações produtivas e de consumo: quer dizer, de condições altamente artificiais e não naturais. O que o gigantismo naval determina não é a volta das condições naturais dos portos, mas um novo tipo de competição (e de cooperação) entre os diferentes atores envolvidos num comércio mundial cada vez mais importante: entre os portos, bem como entre os portos e os armadores (os liners), e entre os armadores e proprietários de cargas. Neste processo, não há nenhum retorno da dependência natural, mas uma maior artificialização dos portos que devem adequar suas (mais ou menos limitadas) condições de acesso naturais para se tornarem empresas capazes de oferecer um conjunto cada vez mais complexo.

completamente instrumental e auto-referencial, torna-se o único e intangível norte das políticas públicas, destinadas a encolher-se cada vez mais.

Acontece que a noção de paradigma, historicamente, não funciona desta maneira. Não se trata de realizar, no âmbito deste Relatório, um debate epistemológico sobre a noção científica de “paradigma”. Ao mesmo tempo, a inércia dos discursos sobre o PPOA e a matriz de transporte do RS é tão forte que é preciso atacar em profundidade suas presumidas bases de legitimação técnico-científicas.

Com efeito, há uma outra noção de paradigma. Esta leva em conta as mudanças tecnológicas e econômicas de maneira completamente diferente da que acabamos de sintetizar. é a metáfora conclusiva de um ilustre profissional do transporte hidroviário gaúcho que permite esclarecer outra maneira de aprender o “paradigma”. Em sua palestra sobre eixos possíveis de desenvolvimento das Hidrovias do RS, Miguel Pires⁶² lembrou que “*Colombo tinha zarpado para navegar até as Índias e.... descobriu a América!*”. Como ser mais simples e claro? Não havia nenhum determinismo, na base do novo paradigma, do “*eppur si muove*” de Galileo Galilei, para se chegar ao continente americano. A América não é produto de nenhuma linearidade, de nenhum determinismo; ao contrário, ela foi descoberta: digamos que ela foi constituída.

Isto significa que o paradigma é constitutivo da realidade, é pois, aberto. Na mudança que o paradigma indica, não há nenhuma meta predeterminada, nenhum único caminho inevitável.

62-AQUATRANS II. Porto Alegre 21 e 22 de outubro de 1999

Novos horizontes se abrem para as políticas públicas e para o planejamento, pois o essencial não está em correr atrás da realidade determinada pelo paradigma, mas em constituí-la. Ao mesmo tempo, se o paradigma abre a possibilidade de se constituir a realidade, têm-se então as condições para colocar a questão do sentido, das finalidades, e portanto abrir a agenda das opções possíveis e desejáveis do planejamento. De repente, a equiparação de esfera “pública” à esfera estatal, que atribui à esfera privada todas as virtudes e à pública todos os vícios, se torna inoperante e abusiva em face da verdadeira questão: a do sentido, ou seja, a de como tornar realmente público o mercado?⁶³

Da mesma maneira, o discurso vazio e paradoxal sobre a geração de empregos às custas do “custo Brasil” deixa espaço para uma outra pergunta fundamental: como aumentar a eficiência econômica para distribuir melhor a riqueza produzida?⁶⁴

É reconquistando as dimensões construtivas do novo paradigma que poderão ser colocadas as questões do sentido das políticas públicas. Os desafios para o planejamento emergem claramente à medida que se reformulam as duas perguntas essenciais em uma só questão: qual é a base social (a comunidade, produtiva e de interesses) capaz de atingir, pela “publicização” do

63- O que significa perguntar-se como tornar a liberdade (do mercado) um dado real-material (social) e não apenas formal.

64-Pergunta esta complementar à colocada acima, pois ela explicita o objetivo da igualdade, distribuição da riqueza, como condição essencial para a liberdade ultrapassar suas dimensões formais, ou seja, meramente privadas, do direito civil da propriedade.

Estado, a mobilização produtiva mais eficiente, livre, e mais justa, igual, da sociedade?

Nesta perspectiva, nossa *démarche* compartilha muitas as críticas ao funcionamento estatal das infra-estruturas. Ao mesmo tempo, a agenda proposta é completamente oposta às soluções vigentes, desde o começo dos anos 1990, no âmbito da política federal. Em função desta *démarche*, aberta e constitutiva, a desregulamentação e a flexibilização do setor estatal não são caminhos predefinidos, mas uma enorme janela para retomar o planejamento público, participativo. Não é a racionalidade privada, sem fins, dos meios, a privatização que constitui o norte intangível das políticas, mas a conquista de suas dimensões públicas que proporciona aos fins, as finalidades sociais, a possibilidade de integrar os meios, a produção e a riqueza.

Pode-se, portanto, dizer que o alvo destas notas introdutórias é o de conseguir nortear o Relatório Final: a “Avaliação das Potencialidades de Desenvolvimento Social, Econômico e Institucional do Sistema Portuário de Porto Alegre” por um conjunto de questões que permita ultrapassar as certezas intangíveis construídas em um sem número de Estudos, Consultorias e Pesquisas até hoje realizadas sobre o assunto.

O ponto de partida do trabalho está inscrito nas atividades que o PPOA realiza apesar de tudo o que foi feito (e/ou não feito) para o PPOA não funcionar: “*Eppur si muove*”! insistia Galileu Galelei em face do tribunal da Inquisição. “*Eppur si muove*”! insiste o PPOA em face de mais de 20 anos de descaso e abandono.

Em nível local, a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) parece funcionar como o baricentro das regiões produtivas mais dinâmicas do RS e atrair cargas (de cabotagem e sobretudo de longo curso) para e pelo PPOA.

Em nível nacional, a crise do Estado acabou determinando desde o começo dos anos 90, a abertura de novas opções para o setor portuário brasileiro. A extinção da PORTOBRAS, Lei de desestatização N° 8031/90, marcou o começo de um longo processo de reforma do setor. A Lei N° 8630/93, de modernização portuária, indicou caminhos reais de descentralização, em particular pela instituição dos Conselhos de Autoridades Portuárias (CAP) e o envolvimento, nestes âmbitos, de atores que, até então, desconheciam a própria existência de atividades portuárias em suas administrações: os Municípios e os Estados foram chamados a reconhecer seus portos. A Lei N° 9277/96, de delegações, que torna possível a Municipalização e /ou Estatização das Docas, ofereceu espaços políticos ainda maiores, aliás, bem maiores dos que Municípios e Estados estavam preparados a ocupar.

Assim, se ao longo dos anos 90, por um lado, o PPOA continuou funcionando com volumes expressivos de cargas, por outro, novos atores, em particular a Prefeitura Municipal de Porto Alegre, começaram a entrar, via CAP, na gestão do Porto, quebrando definitivamente as dimensões “feudais” de uma gestão portuária que, atrás do Muro da Mauá, sempre ficava nas mãos dos “engenheiros” do DEPREC, ou seja, de um corpo de técnicos cuja lógica de

funcionamento, uma vez esgotado o paradigma da integração de hidrovia, portos interiores e porto marítimo, dava-se por inércia, sem prestar contas a ninguém.⁶⁵

A partir deste dado, uma nova questão geral pode ser colocada: qual é o paradigma constituinte do “*eppur si muove*” do PPOA? Isto significa reverter a questão sem sentido: **“ O Porto de Porto Alegre pode ser útil para a Cidade de Porto Alegre, a região Metropolitana e para o Rio Grande do Sul?”** ou seja: **“ O Porto de Porto Alegre pode contribuir para aumentar a eficiência econômica e para melhorar a distribuição da riqueza entre os porto-alegrenses?”**

65- Como enfatizaremos, aconteceu exatamente o contrário do Diagnóstico proposto pela Consultora Engevix Engenharia S.A. em seus diferentes (densos e um tanto confusos) Relatórios sobre o DEPREC de 1993. [Engevix Engenharia S.A. Plano de Ação Estratégica do Sistema Portuário do Estado do Rio Grande do Sul. Diagnóstico do DEPREC. Secretaria de Estado dos Transportes do RS. Contrato n.02/93. Jul.93-Out 94/Março 1994]. A Engevix apontava como principal problema do DEPREC a ingerência política da qual era vítima: “ Sofrendo diferentes investidas políticas (...) o DEPREC foi perdendo a sua autonomia, notadamente nos últimos dez anos, estando hoje, quase impedido de realizar, sob o ponto de vista empresarial, as funções pertinentes à exploração comercial dos portos que lhes estão subordinados”. [p.37]. A Engevix aponta assim a retomada de controle por parte do Estado (inclusive por meio de uma ordem de serviço no 51-91/95, de 17/07/93, do Governador, que centralizava toda execução orçamentária, financeira e contábil no Sistema da Administração Financeira do Estado (AFE) e que, de maneira curiosa, a consultoria define como “ engessamento das prerrogativas autárquicas do porto “ [p.37], quando aparece claramente que o Estado, mais em geral os poderes públicos, deveriam ter articulado uma intervenção nos desmandos de gestão e que, **se uma acusação pode ser com certeza feita ao controle estadual da autarquia é exatamente a de ter sido omissa**

Para responder a partir da direção indicada, é preciso desdobrar as questões gerais em quatro níveis:

A-Como transformar a inércia (o “*eppur si muove*”) em alavanca para o desenvolvimento?

B-Como transformar o Porto de Porto Alegre em instrumento do planejamento da economia metropolitana e regional?

C-Como planejar o território para a geração de emprego e a distribuição de renda?

D-Como tornar realmente público o que, por baixo do pano da gestão estatal, foi privatizado por interesses corporativos, burocráticos e tecnocráticos?

Este relatório foi organizado em quatro partes.

A parte (A) ,de Diagnóstico, é composta de 4 capítulos que desenvolvem as problemáticas das relações entre o Porto e a Cidade (capítulo 1) , o Porto e o Estado (capítulo 2). Por outro lado, nos Capítulos 3 e 4, a história e a estrutura econômico industrial do DEPREC são estudadas.

A parte (B), de Propostas, apresenta as avaliações sobre o potencial e o papel de desenvolvimento do PPOA. Essa parte também é organizada em 4 capítulos. No Capítulo 6, têm-se uma reconstrução das dimensões espaciais da economia gaúcha. Em função disto, no capítulo 7 apresenta-se uma estimativa do potencial do PPOA. No Capítulo 8 encontram-se as propostas institucionais e, enfim, no Capítulo 9, as propostas de zoneamento.

A parte (C) propõe uma organização das propostas em um Plano de Ação e, por fim, na Parte (D) são apresentados os anexos.

Capítulo I - O Porto e a Cidade

Apesar de sua condição de porto fluvial, situado à margem esquerda do rio Guaíba, o Porto de Porto Alegre (PPOA) tem sido historicamente um porto com vocação marítima. De modo mais preciso, um porto fluvial associado ao desenvolvimento da cidade de Porto Alegre que reclama para si a necessidade do acesso marítimo sem intermediações. O desenvolvimento da função portuária foi consubstancial à fundação da cidade e ao seu crescimento urbano. Desde a fundação, em meados do século XVIII, o lugar de implantação da cidade de Porto Alegre destaca-se por suas vantagens naturais e de localização estratégica para abrigar as atividades portuárias associadas ao progressivo desenvolvimento comercial da região de influência: “possuidor de um sítio elevado junto a um excelente ancoradouro, águas profundas, protegidas dos fortes ventos do sudoeste. Em virtude deste ponto, o núcleo tomará a dianteira da então capital Viamão, sobrepondo-se em virtude da função portuária que desde o início exerce.”⁶⁶

66-SOUZA, Célia F. de; Muller, DÓRIS M. *Porto Alegre e sua evolução urbana*, 1997, p.43.

67-UFRGS, PMPA, INPE. *Atlas Ambiental de Porto Alegre*, 1998. (Com base em dados da FEE e do IBGE)

O Cais Mauá: industrialização da cidade e do Porto

Em Porto Alegre, o século XX desponta com uma clara tendência à industrialização, observada tanto na diversificação da sua estrutura produtiva tradicional, quanto no desenvolvimento de novos ramos industriais, tais como a metalurgia. O aumento vertiginoso da população (179.263 habitantes em 1920; 3 272.232 3, 1940⁶⁷) e da ocupação de mão-de-obra nos diferentes setores da economia urbana e regional incide na conformação de um mercado de consumo-suficiente para dinamizar uma miríade de pequenos estabelecimentos industriais e comerciais desenvolvidos nos interstícios da economia agroexportadora. Por sua vez, a deflagração das duas guerras mundiais abrirá, logo a seguir, espaço para ampliação do potencial produtivo da região na medida em que o próprio mercado nacional precisa ser abastecido de produtos manufaturados-que antes eram importados. Sobre esta base de sustentação, Porto Alegre se transformará numa das economias mais prósperas do País, fora os grandes centros industriais (Rio Janeiro, São Paulo, e Minas Gerais).

Durante a primeira metade do século XX, além de outras iniciativas de modernização urbana-tais como a construção de novos prédios institucionais, o alargamento de ruas, o projeto das grandes avenidas, o aterramento da orla nas áreas centrais mais densamente ocupadas e a realização de obras de saneamento e de transporte- duas grandes obras de infraestrutura de perfil marcadamente industrial sobressaem pela sua significação para a nova fase de

desenvolvimento da cidade: o novo Cais do Porto ou o Cais Mauá (1918-1922), e a abertura da avenida Farrapos (1940), que direcionou para o norte o crescimento industrial da cidade.⁶⁸ Em relação à construção do Cais Mauá, que em décadas posteriores seria completado com o aterramento e construção dos Cais Navegantes e Marcílio Dias na configuração do porto atual, o mesmo foi impulsionado com uma necessidade impreterível na época, dadas às precárias condições em que estava funcionando: “Até este período, a cidade depende grandemente do porto para todo o seu intercâmbio externo; assim mesmo, ele é usado quase em estado natural, apenas complementado com trapiches.”⁶⁹

Na seqüência, em 1904, é apresentado ao Governador o projeto “Porto Alegre, Porto de Mar”, que tinha o objetivo de possibilitar um melhor acesso da navegação marítima a Porto Alegre e reduzir custos de navegação comercial.⁷⁰ O projeto original previa 3.200m de cais e 14 armazéns. Em 1912 o projeto tinha sofrido um redimensionamento, sendo a extensão total de 1.733m distribuídos da seguinte forma: 416m para navegação fluvial (2m de calado), 917m para navegação costeira (4m de calado), e 400 m para navegação de longo curso (5m de calado).

Em 1918, data oficial do efetivo

início da obra, estavam construídos apenas 166m de cais, que serviam fundamentalmente à movimentação de passageiros. No entanto, em 1922, data da inauguração, estavam concluídos 355m de cais de 6m de calado e 569m de 4m (de calado). No mesmo ano, chegam 12 guindastes e 8 armazéns encomendados à firma francesa Daudé. Em 1930, são 1.999m de cais já concluídos (incluindo as docas), e o porto de Porto Alegre se equipara ao de Rio Grande na movimentação do volume de cargas.⁷¹

Desde a construção do Cais Mauá até as décadas de 50 e 60, o PPOA concentrou o grosso dos intercâmbios da economia local e regional com o resto do Brasil e com o exterior. Na época, a cabotagem era ainda uma opção viável do transporte de mercadorias pelo extenso litoral marítimo brasileiro, e o tamanho e capacidade dos navios, associados a um planejamento sistemático da dragagem e manutenção dos canais de acesso, não representavam um sério inconveniente à navegação pela Lagoa dos Patos e pelo Rio Guaíba.⁷²

71-A comparação com o porto de Rio Grande não é inocente. Como veremos nos próximos capítulos com mais detalhe, a história da formação econômica e social do Rio Grande do Sul até épocas recentes, pode ser interpretada a partir de um dualismo interno entre o “pastoreio” do sul e a “lavoura” do norte, com todas as suas conseqüências em termos de acumulação de capital e capacidade de desenvolvimento industrial. Ambas formações seriam representadas pelos binômios Rio Grande-Pelotas e Porto Alegre -Caxias do Sul, respectivamente.

72- A adequação dos canais de acesso ao PPOA, em relação ao aumento da capacidade de carga dos navios, começou a ser implementada sistematicamente a partir da construção do cais Mauá, como parte de toda uma estratégia de revalorização das condições produtivas do porto frente à primeira fase de industrialização.

68- A avenida Farrapos se vincularia posteriormente à atual BR-116, e ambas viriam a se constituir nos principais eixos de articulação do desenvolvimento da futura área metropolitana de Porto Alegre.

69-SOUZA, Célia F.; MULLER, Dóris M. Op Cit., p.83

70-Prefeitura Municipal de Porto Alegre-PMPA. Cronologia das Obras de Construção do Porto, s/d.

Em contraposição, o sistema rodoviário que seria determinante na crise do sistema de navegação fluvial no Rio Grande do Sul, ainda se encontrava em processo de constituição. Em 1960 é inaugurada a ponte levadiça Getúlio Vargas, que faz a travessia do Guaíba e que, através da articulação da malha rodoviária (fundamentalmente a BR-116 e a BR 290), une Porto Alegre à área de influência nas regiões sul e oeste do Estado.⁷³

Em relação à integração urbanística do porto, juntamente com o desenvolvimento do Cais Mauá, tem-se a construção da avenida Mauá, projetada paralela ao porto, com a finalidade principal de servir ao escoamento das cargas ali movimentadas.⁷⁴ Em tal sentido, observa-se neste período uma extrema fluidez de contatos e circulação nessa interface⁷⁵, mas não sem dificuldades e conflitos derivados da progressiva convergência, na área central da cidade, de diversos processos de estruturação urbana associados ao desenvolvimento

73-E que, paradoxalmente, em épocas posteriores, se transformaria num entrave à possibilidade de recuperação industrial do PPOA em toda a sua extensão, devido às limitações de altura que o mesmo impõe à passagem dos navios até a foz do rio Gravataí.

74- Não se tratava, obviamente, da única alternativa prevista para o escoamento de cargas. Além da hidrovía, os cais foram dotados de uma ferrovia, que até hoje se mantém em funcionamento, e que vincula o porto à rede ferroviária da antiga RFFSA (Atual Ferrovia Sul Atlântico-FSA).

75-Um dos pontos mais sensíveis dessa relação funcional na interface entre a cidade e o porto foi o da “doca das frutas” (doca I), onde chegavam diariamente os pequenos navios de abastecimento para o Hortomercado, localizado na frente do Mercado Público que permitia o acesso direto da população ao porto e ao rio Guaíba.

de funções metropolitanas (e industriais) da capital do Estado. Esta, com efeito, torna-se uma cidade cada vez mais terciária, em que a administração pública, as finanças, o comércio e o transporte de passageiros apareceram como as atividades econômicas mais dinâmicas. Entre 1940 e 1960, a população de Porto Alegre passou de 272.232 a 635.125 habitantes.⁷⁶, sendo que já nesta última data 388.000 pessoas achavam-se radicadas na área metropolitana.⁷⁷

Desde 1960 em diante, Porto Alegre entra então definitivamente na fase de metropolização. Isso significa que, por um lado, as principais áreas de localização industrial já não se situam mais dentro da jurisdição territorial da cidade, senão ao longo das grandes vias de circulação do Estado que convergem para Porto Alegre: BR 116-, BR-290 e BR 386. Por outro lado, também significa que a cidade propriamente se “desindustrializa”: “Do ponto de vista espacial, o aspecto mais relevante ocorrido nas últimas décadas foi o rearranjo, ainda em curso, caracterizado pelo esgotamento relativo da capacidade de atrair ou manter os investimentos industriais em certas áreas da RMPA. Este processo, denomina-lo de desindustrialização relativa, teve início em Porto Alegre, já no final dos anos 60, tendo se acelerado nos anos 70 e 80. Em 1970 a capital do Estado gerava 25,88% do produto industrial gaúcho, tendo passado a

76- UFRGS, PMPA, INPE; Atlas Ambiental de Porto Alegre, 1998. (Com base nos dados do FEE e do IBGE).

77- Banco de Dados da METROPLAN. (Com base em informações censitárias do IBGE).

12,44% e, 1990 ⁷⁸.

Veremos, a seguir, qual a incidência desse processo na resolução da problemática portuária em Porto Alegre.

O PORTO DOS CASAIS: o fim do cais Mauá (e do Porto de Porto Alegre)

Em agosto de 1996, durante a gestão do governador Antônio Brito (PMDB), o IAB/RS anuncia a proposta vencedora do Concurso Nacional de Arquitetura para o aproveitamento urbanístico do Cais Mauá, denominado “Porto dos Casais”. Tratava-se de uma iniciativa que, na época, tinha conseguido certo grau de consenso entre a população local, devido fundamentalmente a uma relação de estranhamento recíproco entre a cidade e o porto que se prolongava por mais de vinte anos, provavelmente desde a construção do Muro da Mauá (1973) ⁷⁹.

78- Alonso, José Antônio Fialho e Mammarella, Rosetta. Caracterização e tendências da Rede Urbana do Rio Grande do Sul, 1999.p.17. No entanto, os autores também afirmam, acertadamente, que “Isto não significa uma desindustrialização absoluta de Porto Alegre, apenas uma redução relativa do seu papel industrial. Em outras palavras, ainda há espaço para indústrias na sede metropolitana, mas apenas para os gêneros comparáveis com o meio ambiente de uma metrópole. (Ibid.,p.17-18)

79-O muro da Mauá foi construído como parte de um sistema de proteção contra as enchentes que em 1941 alagaram grande parte da cidade e da zona central em particular. Não obstante a sua função preventiva, ele tem sido percebido mais como uma barreira urbanística que fecha a possibilidade de acesso ao rio por parte da população local. Em relação a esta percepção, devem ser observadas as seguintes questões: em primeiro lugar, que existem muitas outras alternativas de acesso da população ao rio, dada a dilatada extensão da orla (80km); em segundo lugar, que em grande medida a construção pertencente ao traçado da ferrovia, possibilitou ao centro da cidade poupar-se da convivência com o intenso tráfego de caminhões gerado pelas atividades econômicas do porto.

Este, com efeito, tinha estabelecido uma separação radical entre ambas entidades e era percebido como a causa do esvaziamento de grande parte das possibilidades de contato material e simbólico que, durante tanto tempo, permitiu evoluir de maneira conjunta. Entre os objetivos do concurso, como se sabe, almejava-se a recuperação funcional do mencionado cais para atividades culturais e de lazer, visando a reabilitação do contato da cidade com o rio Guaíba, e a hierarquização do espaço urbano da cidade de Porto Alegre na possibilidade de chegar a ser, no futuro próximo, a “**capital do Mercosul**”⁸⁰.

Amplamente divulgado pela mídia, o projeto vencedor foi elaborado pela equipe conduzida pelo arquiteto Adomilli, e consistia basicamente de um complexo subdividido em oito áreas, a ser construído pela iniciativa privada, com um custo total aproximado de R\$ 104 milhões, com equipamentos e atividades que integravam marinas, salas de espetáculos, vitrines de exposições, salas de entretenimento, shoppings, hotelaria internacional, teleporto e terminal hidroviário de passageiros, entre outros ⁸¹.

No total, o mesmo compreendia uma área de aproximadamente 80 mil m², ao longo de 1,5 mil metros do Cais Mauá, desde a Usina do Gasômetro até as Docas. O projeto respeitava o valor histórico- construtivo dos armazéns e do pórtico central, este último já tombado

80- Neste sentido, de modo acrítico, também operavam em favor do projeto urbanístico para o cais Mauá as difundidas experiências do Port Vell (Barcelona), Quincy Market (Baltimore), Pier 17 (Nova York) e Puerto Madero (Buenos Aires), entre outras.

81-Zero Hora, domingo 29 de março de 1998,P.47.

pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional- IPHAN, juntamente com os armazéns adjacentes (AeB), e transformava radicalmente o setor sul, desde a ponta do Cais até a Usina do Gasômetro, onde também existiam outros prédios de indubitável valor histórico⁸².

Independentemente dos méritos do projeto, que lamentavelmente opera uma descaracterização do próprio espaço portuário como valor cênico da proposta ao tentar refundá-lo, e que ademais apresenta problemas de resolução funcional (integração com a cidade) e ambiental (impacto sobre a beira do rio) o mesmo deixava em aberto uma primeira questão essencial: as atividades econômicas do porto, porque, no momento de formalizar a proposta, o porto não apenas se encontrava ativo, quer dizer, tinha um importante volume de cargas sendo movimentado⁸³, como também o cais Mauá era âmbito mais importante de toda essa movimentação⁸⁴.

Construído como um cais de gravidade, capaz de suportar

os equipamentos de carga e descarga, com efeito, este não poderia ser desativado a curto prazo sem comprometer o desenvolvimento econômico do porto e das cadeias logísticas das empresas que operam com seus serviços⁸⁵.

Na verdade, essa discussão foi levantada no seio do Conselho de Autoridade Portuária-CAP-, entidade de representação coletiva da comunidade portuária e do Poder Público criada a partir da Lei de Modernização Portuária (Nº 8.630/93), em ocasião da publicação do edital do concurso para o Porto dos Casais. Imediatamente, o órgão viu-se na necessidade de expressar, frente às autoridades do Estado e a opinião pública, a sua preocupação em relação à implementação de um projeto urbanístico para o Cais Mauá, sem nenhuma consideração no que diz respeito à continuidade das suas atividades econômicas⁸⁶.

O problema manifestava-se ainda de forma mais grave na impossibilidade da transferência das operações para o cais Navegantes, dadas as limitações estruturais deste último para receber os equipamentos e as cargas

82- A recente realização de uma parte da II Bienal Artística do Mercosul nos antigos armazéns do DEPREC (cuja construção data do princípio deste século), mostrou o quanto outras alternativas menos radicais e compulsórias do que o Porto dos Casais são possíveis de implementar, através da recuperação do patrimônio histórico e de uma cuidadosa organização dos espaços de lazer.

83- No ano de 1996, foram movimentadas 950.000 toneladas de carga (excetuando areia e cascalho), das quais 75% correspondiam à navegação de longo curso.

84- Excetuando a movimentação de areia e cascalho, de incidência econômica na construção civil da cidade e da metrópole de Porto Alegre, que se produz fundamentalmente no último trecho do cais Navegantes e em alguns setores do cais Marcílio Dias.

85- Os cais Navegantes e Marcílio Dias foram construídos sobre aterros como cais de saneamento, portanto, sem capacidade para suportar o peso dos equipamentos de carga e descarga dos navios.

86- Tiveram participação relevante nesse questionamento, no seio do CAP, a Prefeitura e o bloco dos trabalhadores, dado que o projeto significava a perda da fonte de emprego para cerca de 400 trabalhadores portuários.

provenientes do Cais Mauá⁸⁷. A objeção significou a elaboração de estudos específicos de transferência das atividades, que, no entanto, não respondeu claramente à questão da viabilidade econômica do porto e, particularmente, do Cais Mauá. Nesse contexto, a gestão atual do Governo do Estado decide reavaliar a sua política de recuperação urbanística do Cais Mauá, dando inclusive maior ingerência à Prefeitura no desenho de uma estratégia de desenvolvimento portuário⁸⁸.

Se uma primeira questão essencial, como se afirma, diz respeito às atividades econômicas do porto, em termos de desativação do Cais Mauá e da transferência das cargas para o Cais Navegantes, um segundo questionamento não menos importante deve colocar-se em relação à própria percepção da decadência do porto, ou seja, os fatores que levaram o Governo Britto a propor a implementação de um projeto dessa natureza com amplo respaldo da opinião pública em geral.

Evidentemente, partia-se da pressuposição, sem a devida avaliação técnica, de que o porto estava

desativado, ou de que as atividades que ali se desenvolviam já não guardavam maior interesse econômico para o Estado e/ou a população. Portanto, na medida em que se pretende reconstituir os elos produtivos que historicamente vincularam o desenvolvimento da cidade e o porto, faz-se indispensável responder aos interrogantes como se chega a essa percepção/situação e qual a veracidade dos seus fundamentos⁸⁹.

Voltando à trajetória histórica da relação entre a cidade e o porto esquematizada nos pontos anteriores, antes da referência ao projeto do Porto dos Casais, tem-se uma brecha que vai desde fins dos anos 60 até o início dos anos 90. Nesse período, existem pelo menos dois fatores relevantes a serem considerados na avaliação que operam no sentido de uma ruptura com o modelo de industrialização e circulação de cargas seguido desde princípios deste século. O primeiro é a consolidação do modelo rodoviário de transporte de cargas, que na década dos 60 já interliga eficientemente as diferentes regiões do Estado e os principais mercados do País. Para a economia da região em geral, isso representa o início da crise do modelo de transporte hidroviário, utilizado historicamente para escoar e distribuir cargas ao interior do Estado, e também o fim da cabotagem, que foi um dos principais alicerces do desenvolvimento do sistema portuário do Rio Grande do Sul.

87- O cais Navegantes é um cais do tipo dinamarquês, construído a partir de estacas e laje. A transferência das operações portuárias do cais Mauá para este setor do porto implicava, portanto, o reforço estrutural das bases de sustentação do cais Navegantes e a implantação dos trilhos de linha de guindastes, que, segundo a alternativa escolhida pela SPH a partir do relatório da ECOPLAN (1998), teria um custo de R\$ 2.367 milhões.

88- Essa situação favorece a nossa perspectiva de municipalização da gestão portuária, na medida em que é a Prefeitura que se encontra melhor aparelhada territorialmente para dar conta do desenvolvimento do PPOA.

89- Os pontos de maior abrangência territorial dessa avaliação serão analisados nos capítulos seguintes, em particular quando for abordada a questão da cidade e do PPOA no contexto regional e do Estado do RS.

O segundo é o próprio processo de metropolização, que representa, como dissemos, a “desindustrialização” de Porto Alegre, quer dizer, o deslocamento dos estabelecimentos industriais para os municípios vizinhos, principalmente Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul e Gravataí, e a especialização da cidade em serviços avançados. Esse deslocamento deu-se tanto por causa do crescimento do parque industrial, que já não encontrava espaço disponível na cidade, quanto pelo aumento do tamanho dos estabelecimentos fabris, que onerava significativamente a radicação dos empreendimentos industriais em Porto Alegre. No entanto, instaurava-se uma solução de contiguidade geográfica entre os espaços do desenvolvimento industrial e as atividades portuárias, com a seguinte perda de visibilidade da função econômica do porto para a população local em geral. A construção do Muro da Mauá, que segregou ambas entidades – a cidade e o porto, contribuiu, sem dúvida, para reforçar esta situação.

Se a consolidação do modelo rodoviário e o processo de metropolização incidiram negativamente sobre o desenvolvimento econômico do porto e a sua integração com a cidade, também existiriam fatores que atuaram em sentido contrário, quer dizer, revalorizando o porto na sua função produtiva. Um deles foi a localização dos terminais privativos em áreas próximas ao porto, tais como os da COPESUL, TERGASUL, RIOCELL e Petrobrás (EX ESSO), que continuaram a utilizar intensamente a hidrovia para o abastecimento de insumos para fabricação dos seus produtos, e inclusive para exportação. Os mesmos não somente mantiveram atualizada a

necessidade da dragagem e da sinalização dos canais de navegação, como também passaram a integrar as estatísticas de movimentação de cargas do PPOA (i.e. fora do cais).

O outro fator foi o “boom” da exportação da soja, que começou em princípios dos anos 70 e consolidou-se durante os anos 80, com a constituição do complexo sojífero de exportação. A onda expansiva desse momento singular chega até os dias de hoje, em que a exportação de farelos e de óleo de soja representa uma das principais fontes de divisas do Estado⁹⁰.

Durante o auge do ciclo, a movimentação desses produtos realizou-se fundamentalmente através da hidrovia até alcançar os principais portos de exportação: Porto Alegre e Rio Grande. Nos últimos anos, no entanto, devido às crescentes dificuldades operacionais do PPOA, as empresas de armazenagem e beneficiamento optaram por se instalar perto do porto de Rio Grande, que oferecia maiores vantagens econômicas para a exportação. Desse modo, consolidava-se uma das facetas da contraposição entre as perspectivas de crescimento deste último e a decadência econômica do primeiro.

Na verdade, o desenvolvimento do porto de Rio Grande como hub de exportação da economia regional, alimentou-se também de outras cargas que foram sendo incorporadas à logística de exportação, tais como a de calçados e a de fumo. Para o PPOA, pelo contrário, sobraram algumas cargas cativas, papel, transformadores, e outras

90- Em 1998, as exportações de soja e produtos derivados representavam 17,4% do valor total de exportações do Estado, (FEE indicadores econômicos, 1998).

remanescentes como sal, fertilizantes, que ainda encontraram vantagens de operar pelo porto da capital. Não obstante a esse contexto, o desenvolvimento do porto de Rio Grande transformou-se no próprio fundamento para a desativação do PPOA, sob argumentação do primado das vantagens marítimas do primeiro e das dificuldades fluviais para navegação do segundo. Porém, como será visto nos próximos capítulos, esta resolução da crise da navegação fluvial e da cabotagem em favor de Rio Grande não responde a nenhum determinante natural ou tecnológico que não seja o interesse de atores que, por alguma razão muito concreta que será necessário desvendar deixaram de investir na hidrovia e no PPOA nos últimos 20 anos, e que, dessa forma, também possibilitaram a viabilidade mediática do Porto dos Casais ⁹¹.

POTENCIAIS E PERSPECTIVAS ECONÔMICAS: AS CARGAS REMANESCENTES COMO ALAVANCAS DO CRESCIMENTO

Pela análise desenvolvida nos capítulos precedentes, aparece claramente que a atual situação do PPOA é paradoxal ou até completamente absurda.

Uma das maiores ferramentas de articulação das políticas públicas de organização da matriz de transporte, das políticas de integração metropolitana e das políticas de desenvolvimento industrial estava, e ainda está, destinada a ser sucata.

O Projeto do Porto dos Casais, para além de suas características próprias quanto a ser uma proposta de recuperação urbana que não respeita o preciosíssimo patrimônio de arquitetura industrial que os armazéns de madeira representam em nível nacional e também internacional, é emblemático de um discurso que marginaliza o porto enquanto instrumento de desenvolvimento econômico. É exatamente com o Porto dos Casais que a tragédia do porto (uma situação paradoxal) e da hidrovia torna-se uma farsa, uma situação absurda. O zoneamento do porto deveria ter sido feito em função da recuperação urbana e não em função de esta aproveitar os espaços que a modernização do porto iria proporcionar para um *waterfront* que funcionasse como meio de reencontro entre a cidade e a água, inclusive com as funções portuárias.

91 - E assim como o Porto dos Casais, também outros projetos anteriores de recuperação urbana, tais como um terminal rodoviário para as linhas suburbanas, ou um estacionamento para descongestionar o tráfego das áreas centrais da cidade, entre outros.

De maneira mais abrangente, pode-se resumir o absurdo do concurso dos “Casais” em três pontos:

1- Posto que o PPOA não funciona mais, a Cidade poderia enfim pular o Muro Mauá e reconquistar este espaço para sua recuperação urbana. Estamos no antigo paradigma, não importa que ele esteja em crise: o Porto e a Cidade são separados e quando a Cidade volta à beira do Guaíba é porque a linha do cais do porto não atrapalha mais a valorização imobiliária do centro. No máximo, esta revitalização urbana da antiga área portuária permitiria um certo desenvolvimento do setor de serviços tradicionais (restaurantes, hotéis, lazer, etc.), completamente desconexos ao porto e às atividades logísticas ligadas à circulação de mercadorias gaúchas e ao desenvolvimento de um setor de serviços avançados.

2- O novo zoneamento apenas deveria ratificar a decadência do porto e deixar, à movimentação remanescente, aquelas áreas residuais que lhe cabem (da mesma maneira que, ao longo de anos, foram abandonados alguns quilômetros aos areeiros). O ponto de partida era o “Porto dos Casais”. O zoneamento era um fim, definido a priori.

3- Os efeitos determinados por 20 anos de descaso foram transformados em causas determinantes. O raciocínio parece ser o seguinte: “Não vale a pena investir no aprofundamento dos calados e na modernização do porto porque não há carga que justifique estes esforços. Não há cargas, portanto não há recursos”.

Na realidade, o conjunto das entrevistas que realizamos e a análise sistêmica da evolução histórica da movimentação e das deficiências graves que caracterizam a gestão do DEPREC mostram que foi exatamente o contrário que aconteceu, e acontece:

-Não há carga no Porto de Porto Alegre porque não há investimento. Não há investimento porque o dinheiro público que foi para o DEPREC foi “torrado” pelo pacto corporativo e burocrático que tomou conta da autarquia.⁹²

Não é transformando esta evidência no falso enigma do “ovo” e da “galinha” que se conseguirá negar o fato de que a carga já está em Porto Alegre (na RMPA e na AMPA) e que ela não transita pelo PPOA porque, por um lado, a hidrovía cessou de existir e, por outro, o próprio porto não existe.

Isto significa que:

- esta carga constitui um gigantesco potencial de desenvolvimento do porto;

-o porto constitui, apesar de tudo o que foi feito em sentido contrário, um instrumento fundamental para o desenvolvimento metropolitano (e metropolitano).

92- Esta é a triste e, ao mesmo tempo, complexa realidade do DEPREC-SPH. O fato de os precatórios absorverem todos os recursos do porto e da hidrovía não representa apenas um problema, gravíssimo, de se desperdiçar o dinheiro público, mas também pelo fato de que isto mostra o quanto, ao longo de anos e anos, os dirigentes do DEPREC tenham pensado, ao invés das estratégias de desenvolvimento da instituição, nos interesses particulares, privados, deles.

Como foi apontado logo na introdução do relatório, a questão essencial é a de se abrir, de novo, os espaços e as opções do planejamento. Isto passa, numa primeira instância, pela reversão de cada um dos três pontos apresentados no início do capítulo, bem como pela reversão da correlação hierárquica que os liga entre si. Ou seja, é imperioso fazer o esforço de reformular a questão, diga-se, com “os pés no chão e a cabeça para cima”:

(1) Para se avaliar o potencial do PPOA, deve-se começar pela base, ou seja, pela estimativa das cargas geradas em Porto Alegre e em sua hinterlândia próxima (RMPA), intermediária (AMPA) e mais afastada (o Norte). (2) A partir destas cargas e em função delas é que se vai enfrentar a questão da captação dos fluxos e, pois, das condições infra-estruturais (calados) e empresariais (objetivos e gestão das empresas) necessárias a este fim. (3) Por último, na base das indicações de modernização e zoneamento que estes objetivos definem, repensar as relações econômicas (1), urbanas (2) e institucionais (3) que ligam a cidade a seu porto.

Será aprofundado cada um destes pontos, seguindo um novo encaminhamento:

- O portencial (1)

A RMPA e a AMPA geram entre 70 e 90% da carga que circula por Rio Grande. O acesso rodoviário ao Porto de Rio Grande é o fato da disfunção que caracterizou a gestão da hidrovia e do conjunto do sistema portuário do Rio Grande do Sul. O potencial do Porto de Porto Alegre é portanto quase igual à

atual movimentação de Rio Grande e, eventualmente maior, considerando suas atuais taxas de crescimento. A reversão de 20 anos de descaso vai permitir que a maioria da carga gerada na (ou atraída para a) AMPA seja movimentada pelo Porto de Porto Alegre:

- para alimentar Rio Grande via hidrovia;
- para cabotagem (em particular Mercosul) e o tráfego *Trump*;
- para o longo curso.

O Porto de Porto Alegre deve, portanto, ter uma gestão para fazer, ao mesmo tempo, a função de alimentador do porto marítimo, e a cabotagem com o Mercosul (e nacional) Isto não é um sonho! O que é real é o pesadelo da situação atual. O que é inacreditável não é este caminho de desenvolvimento do PPOA, mas a atual situação de estagnação. o PPOA é o porto “natural” (e necessário) do parque industrial da AMPA.

- A gestão e o zoneamento (2)

A aritmética deste papel natural do PPOA é elementar. Sua equação é mais complexa. Porém, por mais complicada que seja, ela passa essencialmente por uma operação institucional: a de construir uma gestão adequada do Porto e da Hidrovia. Uma gestão adequada será aquela que proporcionará os instrumentos para a realização do potencial (virtual, mas urgente) enunciado acima. Trata-se, portanto, de definir a solução institucional que consiga produzir, ao mesmo tempo, a confiança do conjunto dos atores e a frequência dos navios. A confiança passa por uma reformulação do papel de Porto e, pois, da entidade destinada à gestão de uma empresa cuja tarefa fundamental é de tipo

comercial. O porto moderno é uma empresa:

- que produz serviços;
- que não espera as cargas chegarem até seu cais, mas age para poder captá-las em suas hinterlândias;
- que não se limita a supervisionar a circulação dos fluxos (transporte), mas se esforça para agregar valor por meio da gestão dos fluxos (logística).

A gestão do porto moderno responde, portanto, a problemáticas completamente diferentes daquelas referentes ao desenvolvimento e à manutenção da hidrovia. A gestão da hidrovia deve recuperar sua dimensão de infra-estrutura pública, e a característica fundamental desta deve ser seu contínuo aprimoramento, para além das dimensões contraditórias dos interesses privados. (o caminhão contra a hidrovia, a navegação interior contra a de longo curso etc.) e dos ciclos conjunturais de uma safra ou de uma conjuntura recessiva. O zoneamento, ao invés de ser determinado pela decadência do PPOA, deverá determinar as condições de sua modernização. Ele não será mais um objetivo em si, mas o meio de se chegar a um fim: fazer com que as cargas remanescentes de PPOA alavanquem seu crescimento futuro, ou seja, a captação de novas cargas.

- A Cidade e seu Porto (3)

A cidade reconquista seu Porto enquanto porto, descobrindo que este pode ser um insubstituível instrumento de planejamento do desenvolvimento urbano (pela recuperação das áreas que não servem mais para a movimentação moderna, bem como pela recuperação socioprodutiva das áreas urbanas destinadas a abrigar as empresas da

economia da informação e dos serviços sobre os quais se baseiam as funções da logística avançada), da integração metropolitana (pela possibilidade de novas relações entre a capital e sua área metropolitana que o desenvolvimento de serviços logísticos vai permitir) e da política industrial metropolitana (pela possibilidade de participar ativamente na reorganização da matriz de transporte e, por meio desta, no aprimoramento das cadeias produtivas das áreas mais desenvolvidas do Rio Grande do Sul). Os marcos desta nova relação entre a Cidade e seu Porto estarão, por um lado, na participação direta dos Municípios na sua gestão e, por outro, nas interligações multimodais (hidrovia-ferrovia-rodovia-aeroporto e telecomunicações) que em Porto Alegre vão poder se

O ZONEAMENTO

Trata-se de um instrumento de gestão que visa a organização mais eficiente dos serviços portuários dentro do porto organizado. Uma primeira distinção indica a necessidade de se considerar de forma separada os terminais de carga dos serviços de apoio, cuja gestão corresponde à autoridade portuária e/ou aos outros organismos que colaboram com o desempenho das atividades portuárias. Trata-se fundamentalmente dos serviços de segurança, fiscalização e abastecimento internos, mas também dos controles fitossanitários e de aduana. Neste sentido, devem ser encontradas as fórmulas para uma cooperação permanente e eficaz entre as diversas instâncias de governo que participam direta ou indiretamente da gestão do porto.

Quanto aos terminais, trata-se da especialização de setores do porto para movimentação de determinado tipo de cargas, distribuídos de acordo com critérios funcionais e ambientais, sob comando de um arrendatário-operador portuário, que poderá ser de caráter estatal, privado ou misto.

Em relação a esta última questão dos operadores portuários, de acordo com o estabelecido pela Lei de Modernização Portuária (N 8.630/93)- que modifica profundamente o regime portuário anterior, ao abrir a possibilidade de os operadores privados virem a movimentar carga de terceiros, antes monopólio estatal- os mesmos deverão constar num registro de qualificação, sob responsabilidade jurídica da autoridade portuária, para poder operar dentro do porto organizado. Assim mesmo, a norma oferece ao Estado, enquanto fiel depositário do

poder público constitutivo da autoridade portuária, a prerrogativa de instituir-se como operador natural do porto, e, dessa forma, vir a intervir sobre as possíveis deficiências da privatização- que é em grande medida o espírito da referida lei.

Nesse sentido, nós somos favoráveis ao arrendamento dos terminais à iniciativa privada, porém na medida em que a municipalização da gestão portuária vai se tornar a garantir do caráter público do seu funcionamento.

Por último, também deve-se sublinhar que a proposta de zoneamento aqui apresentada objetiva não apenas a sua articulação com as cadeias produtivas da área metropolitana e região norte do Estado, e sua interligação hidroviária e multimodal, mas também a plena modernização das atividades industriais e comerciais do PPOA. O mesmo pode ser dito em relação à proposta institucional. Portanto, é importante ter em mente, desde o início, que um significativo volume de recursos deverá ser previsto para ser aplicado na melhoria da infraestrutura e dos equipamentos do porto, já que, estes encontram-se extremamente deteriorados ou sucateados. Também deverá observar-se a melhoria da gestão portuária através da capacitação de recursos humanos e informatização, entre outros, cujas especificações, em princípio, fogem da resolução analítica desta proposta.

Diagnóstico do porto atual.

Após vinte anos de sucateamento, o PPOA encontra-se em situação de abandono generalizado, apenas mantido nas suas funções vitais mínimas para continuar a operar com as cargas cativas e “remanescentes”. O cais Mauá (1.353m de comprimento x 54m de largura), que concentra 59% da movimentação das cargas (excluindo areia e cascalho), é o que tem menores possibilidades de expansão. Possui duas séries de armazéns (A e B) em bom estado de conservação e de valor histórico (com exceção do armazém B3). De fato, o denominado pórtico central e os armazéns adjacentes (A e B) já se encontram tombados pelo IPHAN. Quanto à utilização dos armazéns, não existe um critério claramente definido de exploração industrial e comercial. Pelo contrário, o mesmo parece bastante aleatório, misturando-se depósitos de papel, sal, fertilizantes e de outras mercadorias não oriundas da movimentação portuária (i.e. Caixa Econômica Estadual).

Tem-se ainda o armazém A7, cedido à Prefeitura para uso cultural, o prédio do refeitório e outros escritórios dos trabalhadores portuários, o prédio da SPH e o armazém B3, onde funciona o almoxarifado da SPH e o Órgão Gestor de Mão-de-Obra - OGMO.

No que diz respeito às condições operacionais da infra-estrutura, o cais Mauá é o único de gravidade, capaz de suportar o peso dos guindastes para a movimentação das cargas a granel. De fato, encontram-se ali localizados os equipamentos (14 guindastes/ grabs e 4 funis) com mais de 30 anos de idade e dos quais apenas se mantêm em funcionamento 3 guindastes e 3 funis. A descarga de sal e fertilizantes é um bom exemplo da irracionalidade da operação:

uma vez atracado o navio, uma fila de caminhões em péssimo estado de conservação espera o seu turno para ser carregado e transportar até as fábricas o produto, percorrendo, no total, uns 15 Km pelas estradas internas do porto.

A descarga se realiza sem nenhum tipo de proteção contra a ação dos ventos e a volatilidade dos produtos (químicos), e sem nenhum tipo de fiscalização sobre as transportadoras. Na atualidade, nota-se uma deterioração importante das estradas e da plataforma do cais por onde circulam os caminhões.

As chamadas docas, que originalmente eram compostas por 6 (das quais uma foi aterrada), compõem o segundo grande conjunto de cais do PPOA. Com uma extensão total de cais de 2.673 metros em linha quebrada, com dársenas de diferentes tamanho, superfície terrestre (terrapleno) e capacidade de suporte de carga e profundidade, as mesmas se encontram atualmente em desuso, servindo apenas como depósitos de navios fora de circulação e sucata. Entre os equipamentos disponíveis, tem-se os armazéns da série C sendo atualmente ocupados pelo corpo de bombeiros (C1), pelo governo do Estado (C2), por garagens e oficinas (C3), e os outros utilizados alternativamente como depósitos de fertilizantes e sal (C4), ou atualmente vazios (C6). Do conjunto das docas, sobressai, entre a 3 e a 4, o núcleo de edificações composto por um frigorífico, um armazém (CIBRAZEM) e uma praça em completo abandono. O frigorífico é utilizado como depósito de sucata e, apesar dos mínimos cuidados em manutenção que ainda possui, devido a seu valor construtivo, se encontra em geral bastante deteriorado.

Pertencente ainda ao setor das docas o atual de carvão, por sua vez desenvolvido a partir do aterramento da doca 6. Trata-se de uma superfície livre de 3,5 hectares (35.00m²), que possui um cais de 250m de comprimento, com uma bitola de 10m já instalada e um guindaste em funcionamento.⁹³ O pátio, que não foi adaptado à movimentação e armazenamento de contêineres, de acordo aos parâmetros mais elementares de organização e funcionamento de um terminal especializado neste tipo de cargas, possui capacidade estática para 2.630 unidades de 20 pés.

Figura XX- A atual localização dos cais do PPOA



Fonte: LABTeC2000

O cais Navegantes, que, como já temos indicado, não apresenta condições estruturais de suportar os equipamentos de carga e descarga⁹⁴, estende-se desde o limite do terminal

93- O guindaste encontra-se em situação litigiosa, dada a pendência QUE O ESTADO mantém com a empresa Cejen Engenharia Ltda., por descumprimento de requisitos exigidos para operar o terminal de contêineres. Atualmente, o mesmo está sendo explorado pela empresa Sampaio Nickhorn, até a realização da licitação correspondente para seu arrendamento.

de contêineres até uma pequena inflexão do cais perto da ponte Getúlio Vargas (2.175m de comprimento x 96m de largura). De acordo com as atividades econômicas que nele se desenvolvem, e com os equipamentos que lhes servem de suporte, podemos diferenciar claramente duas áreas ou trechos do cais Navegantes. No primeiro, que ocupa aproximadamente 60% da extensão do cais, temos instalados três terminais de grãos, com as respectivas máquinas de sucção e silos de armazenamento. O primeiro deles, o da Companhia Estadual de Silos e Armazenagem-CESA, preparado para movimentar principalmente trigo, milho e cevada, encontra-se em ótimas condições operacionais. O segundo, no outro extremo desse trecho do cais, o da SANTISTA (ex-SAMRIG), possui depósitos-tanque para armazenamento de óleo de soja e um silo-armazém para o farelo de soja, além de silos para cevada e trigo fora do cais.⁹⁵

Trata-se de um terminal em boas condições, com capacidade ociosa e falta de investimentos. Na continuação, o terceiro terminal de grãos é o do CIAGRAM, atualmente explorado pela empresa Serra Morena. O mesmo também trabalha com trigo e milho, e dispõe de dois silos-armazéns para depositar e conservar os seus produtos. As condições de funcionamento deste último terminal são ruins, no que diz respeito tanto ao estado atual dos equipamentos quanto às condições

94- Além do mais, ele apresenta, em alguns setores, sérias deficiências de drenagem pluvial alagando-se rapidamente durante as chuvas.

95- Os silos de armazenamento de trigo e cevada que ficam fora do cais, são abastecidos desde o terminal através de uma cinta transportadora elevada sobre a estrada.

sanitárias em que se realizam as operações.⁹⁶

Também dentro desse primeiro trecho do cais Navegantes, tem-se uma série de armazéns D e E, distribuídos de forma paralela à estrada de circulação interna do porto. Novamente, não existem critérios definidos de exploração industrial e comercial dos mesmos, misturando-se depósitos de fertilizantes com as cargas gerais do armazém alfandegado (D4) e com os contêineres empilhados (no máximo de três) nos interstícios do cais com alguma superfície livre. Ressalte-se a irracionalidade de uma movimentação de contêineres que dispõe de um terminal especializado com capacidade de estocagem, mas que acaba espargindo-os em outras áreas do cais, apenas por que é mais benéfico em relação à localização da Receita Federal (i.e. armazém alfandegado D4). É muito importante salientar, por último, que todos os terminais e equipamentos existentes no cais Navegantes, inclusive o segundo trecho, se encontram abastecidos pela ferrovia (FSA), que, apesar de não funcionar em boas condições, consegue transportar cargas desde o PPOA para o interior do Estado, e vice-versa.

O segundo trecho do cais Navegantes é utilizado por empresas de areia e cascalho, que utilizam o cais e a plataforma (terrapleno) para descarregar, depositar e comercializar esses produtos-utilizados principalmente

na construção civil. Não possui, portanto, nenhum equipamento de valor em termos de movimentação portuária stricto sensu, a não ser as benfeitorias realizados pelas próprias areeiras para a exploração comercial desse espaço (benfeitorias que, de toda forma, não são recuperáveis para as atividades do porto). Em relação à situação contratual das empresas areeiras para com a SPH, as mesmas se encontram em condição irregular, posto que todas elas têm o contrato vencido, sendo que em alguns casos nem sequer existe cópia do contrato original. O problema agrava-se ainda mais quando se tenta identificar (e/ou responsabilizar) o contratante, que já cedeu várias vezes o direito de exploração, ou atualizar o pagamento das respectivas taxas.⁹⁷

Tabela XX -Relação das empresas de areia e cascalho nos cais Navegantes e Marcílio Dias, e superfície ocupada

CAIS NAVEGANTES		CAIS MARCÍLIO DIAS	
Empresa	Superfície (m2)	Empresa	Superfície (m2)
Schreiner Cia.	5.759	Pratence	2.719
Massa Kaiser	3.880	Concreto Redimir	5.459
Comercial Vencedor	3.950	Nilva Almeida	3.195
Guaporense	6.220	Azevedo	5.529
Central de Areia	4.950	Cocretex	6.469
Mariana	1.135	Sulmat	3.275
Central de Areia	3.950	Mariner	6.572
Taquari	1.311	Central de Areia (*)	4.000
Multicom	3.150	Polimix (*)	4.000
Comercial Sta Rita	3.050	Concreton (*)	4.000
Sem Rival	204	N.G.A. (*)	4.000
Sol Divino	1.722	A.P. Lucena (*)	4.000
		Masama (*)	2.000
		Guaporé (*)	7.000
		I. Bosquete (*)	2.000
		A.J. Neto (*)	2.000
		C. R. Engemir (*)	8.000
		Pratence (*)	4.000
		Central de Areia (*)	6.000
		N.G.A. (*)	21.500
TOTAL	39.281		101.718

Fonte: Superintendência de Portos e Hidrovias, 1999-DEPREC

Temos, finalmente, o cais Marcílio Dias, que se estende desde pouco antes

96 - A empresa Serra Morena começou a operar o terminal da CIAGRAM a partir de 1999, através de um contrato de locação de cinco anos, para testar as possibilidades de crescimento do mercado. No entanto, as dificuldades econômicas e financeiras manifestadas pelos gerentes operacionais da empresa, em entrevista concedida a esta consultoria, não permitem prever mudanças significativas na condição atual do terminal.

97 - Deve-se destacar que a atual gestão do SPH está realizando um esforço enorme de atualização das condições de funcionamento econômico do porto, o que inclui também a situação legal dos areeiros. No entanto, o estado de completo abandono em que foi encontrado o porto, e a sua inércia decadente, bloqueiam em grande medida as possibilidades de resolução imediata de muitos dos problemas existentes no PPOA.

da ponte Getúlio Vargas até a foz do rio Gravataí, e que possui uma extensão de 2.218m e uma largura variável entre 60m e 270m (na Vila DEPREC). Igualmente ao cais Navegantes, este cais foi construído como um caos de saneamento, mas, à diferença daquele, não foi feito sobre estacas senão sobre tubulões, o que o fragiliza mais ainda para receber equipamentos e cargas pesadas. Por outro lado, a ponte sobre o Guaíba, ainda que com o vão móvel, limitou as possibilidades desse cais vir a ser utilizado pelos navios de maior calado que efetivamente chegam nos outros cais. Em sua maior parte, o cais Marcílio Dias também se encontra ocupado por empresas areeiras, numa situação jurídica análoga à anterior. Porém, também temos aqui uma extensa área cadida para uma doca turística, um estádio e vários clubes náuticos. Também existe um trecho não aterrado de propriedade particular, e alguns estaleiros de navegação fluvial na denominada Vila DEPREC (juntamente com areeiros e 4.000m² de áreas com residências).⁹⁸

Quanto aos acessos e à circulação interna do porto, esta se articula a partir de uma via central, extremamente deteriorada e de difícil manutenção por causa da própria constituição edáfica do aterro, que percorre os oito quilômetros de extensão, desde a ponta do cais Mauá até a Vila DEPREC, onde se vincula à Av. João Moreira Maciel, à auto-estrada Marechal Osório, e, através delas, à BR-116 e BR-290. Estas últimas também podem ser acessadas através de um portão sem limitação de altura localizado no cais Navegantes, antes da chegada da ponte. Existem ainda outras entradas com limitações de altura

98-Em conjunto, a Vila DEPREC representa área de reserva portuária de quase 100.000m²

(3,4m), no mesmo setor, das quais apenas uma, na frente do terminal da CIAGRAM (onde também se encontra a barreira da guarda portuária), está aberta ao tráfego de veículos.⁹⁹

O cais Mauá possui uma entrada de veículos (fechada ao tráfego de caminhões), na altura do pórtico central, e uma passagem subterrânea para pedestres na altura da doca I.¹⁰⁰

Como já chamamos a atenção acima, o porto dispõe também de uma ferrovia que, nas condições atuais, serve exclusivamente ao cais Navegantes (terminais de grãos). A ferrovia possui dois portões de entrada, um na altura do terminal de contêineres e outro na altura do terminal de grãos. Como já chamamos a atenção acima, o porto dispõe também de uma ferrovia que, nas condições atuais, serve exclusivamente ao cais Navegantes (terminais de grãos). A ferrovia possui dois portões de entrada, um na altura do terminal de contêineres e outro na altura da ponte Getúlio Vargas, que é o que está sendo utilizado.¹⁰¹

99-A menção à barreira da guarda portuária não é irrelevante, na medida em que revela o limite do funcionamento efetivo das atividades portuárias stricto sensu.

100- Existem também outras entradas para o porto pelo muro da Mauá que se utilizam eventualmente. Deve-se destacar que a maioria delas, inclusive sobre o cais Navegantes, são na verdade comportadas de ferro em condições de serem fechadas no caso de enchente por transbordamento do rio Guaíba.

101- Trata-se da vinculação à estação Pestana, no coração da futura plataforma logística. É interessante destacar que em sucessivas entrevistas realizadas nos âmbitos institucionais de planejamento da Prefeitura e do Estado, ninguém sabia responder a respeito dessa conexão.

Proposta de Zoneamento

O zoneamento dos terminais propostos para o PPOA segue tendências de ocupação já existentes e cria também arranjos produtivos novos, em função de outras cargas que o mesmo possa vir a movimentar. Entre as potencialidades, são preferencialmente as cargas containerizadas, de maior valor agregado, as que deverão ser conquistadas pelo porto e pela cidade para conseguir um desenvolvimento efetivo. Ainda existe a possibilidade de movimentação de automóveis na modalidade roll-on/roll-off, a qual também poderá trazer enormes benefícios para a economia portuária como um todo. No entanto, as cargas existentes (cativas e remanescentes) deverão ser valorizadas e potencializadas como alavanca do desenvolvimento portuário nos próximos anos. Em termos produtivos, fica portanto a necessidade de constituição de um ponto eficiente para movimentar cargas gerais soltas e containerizadas, e grãos sólidos, visando também a possibilidade de absorver, de maneira flexível, outro tipo de cargas, por enquanto não previstas, mas que poderiam demandar os serviços portuários do PPOA. A grande rasgos, divide-se a área nobre do porto em 4 áreas (desde a usina do Gasômetro até a ponte Getúlio Vargas): uma área waterfront; um terminal multipropósito para movimentação de cargas gerais (soltas e containerizadas) e veículos (na modalidade roll-on/roll-off); um terminal de grãos sólidos (fertilizantes e sal); e uma área de reserva portuária. Além do terminal de fertilizantes e e sal, mantêm-se na mesma área os terminais de grãos existentes: CESA, SANTISTA e CIAGRAM. Uma outra área de reserva

portuária considera o trecho do cais Marcílio Dias que vai desde a ponte até a Vila DEPRC.



Fonte: LABTeC © 2000

Figura xx- O Zoneamento do PPOA
Fonte: LABTeC 2000.

As cargas gerais soltas e containerizadas representam hoje as cargas nobres ou de maior valor agregado. São o tipo de carga que melhor se adaptam aos portos urbanos ou metropolitanos, na medida em que são as que menos provocam danos ao meio ambiente e, portanto, as mais seguras para serem movimentadas num meio urbano. Ademais, são as que possibilitam encadeamentos produtivos mais diversificados e complexos, e as que permitem elaborar estratégias territorializadas de captura e agregação de valor.¹⁰²

¹⁰²-As alternativas da criação de um Distrito de Atividades Logísticas-DAL, na zona do Corredor de Desenvolvimento, objetivam justamente reconstruir esse elo estratégico entre o desenvolvimento metropolitano, a cidade de Porto Alegre e o PPOA.

Portanto, qualquer política de desenvolvimento que se deseje implementar, tendo como eixo a movimentação de cargas no porto, deve observar fundamentalmente as condições de atrair esse tipo de mercadorias para si, e responder a esse desafio com elevados índices de eficiência.

No PPOA, este tipo de cargas se limita basicamente a três: papel; geradores e transformadores elétricos; e contêineres.¹⁰³ O papel que se importa destina-se exclusivamente à imprensa local e regional, sendo que sua demanda se mantém relativamente estável, de acordo com o consumo das principais empresas de revistas e jornais.

Os transformadores são exportados para diferentes partes do mundo pela empresa ANSALDO-COEMSA e representam, sem dúvida, um tipo de carga de alto valor agregado, que já possui uma inserção local consolidada e que gera um volume importante de emprego e renda em Porto Alegre. Não obstante, por se tratar de itens com períodos de fabricação extensos (aproximadamente 2 anos) e as entregas serem feitas por lotes, uma ou duas vezes por ano, este tipo de carga não tem condições de contribuir significativamente para a dinamização das atividades do porto.¹⁰⁴

¹⁰³-Nos últimos anos, também aparecem nas estatísticas de movimentação de cargas do PPOA os embarques de celulose, que durante o biênio 1998-99 foi transbordada no terminal de contêineres, e a madeira, que, não obstante, não tem conseguido se afirmar no mercado externo (Japão e países Escandinavos). O último embarque de madeira em bruto cortada em POA foi de 12.162t, no ano de 1996. O que ainda se exporta, se concentra no porto de Rio Grande.

¹⁰⁴-A firma ANSALDO-COEMSA produz geradores e transformadores elétricos de diferentes potências e tensão. Os mesmos são

Tabela xx- Movimentação de papel, equipamentos elétricos e contêineres no PPOA, 1996-1998 (toneladas)

Carga/Produto	1996	1997	1998	Observações
Papel	36.803	33.912	46.768	
Equip. elétricos	2.509	3.353	1.107	
Contêineres (cheios)	5.996	31.836	38.998	12t = 1 unidade 40 pés
TOTAL	45.308	69.101	86.873	

Fonte: LABTeC 2000 a partir de dados da Superintendência de Portos e Hidrovias-SPH

Na verdade, dentre o conjunto de cargas existentes, são os contêineres, em particular que circulam em direção ao porto de Rio Grande e que passam exatamente pela frente do PPOA, os que devem ser objeto de uma estratégia industrial e comercial de captura. Com a simulação realizada a partir das exportações de calçados e de fumo, existem enormes potencialidades de fazer com que uma parte dessas cargas permaneça no PPOA.¹⁰⁵

Propõem-se como área do terminal multipropósito (cargas gerais soltas e contêinerizadas e ro-ro) aquela que se estende desde a sede da SPH até o limite imposto pelo terminal de grãos da CESA.¹⁰⁶ Desse modo, o terminal integra:

fabricados a pedido, segundo as especificações técnicas da empresa e a demanda do consumidor.

¹⁰⁵- É extremamente difícil estabelecer qual a porcentagem desse fluxo de contêineres para o porto de Rio Grande que poderá ser embarcada no PPOA. O relatório da ECOPLAN (1998), sobre a transferência das operações portuárias para o cais Navegantes, indicava uma projeção de 14.200 TEUs para o ano de 2000, 21.800 para 2010 e 35.970 para 2020; com o volume de cargas existente, absolutamente inverossímil no contexto de um calado de 17 pés, mas completamente factível de 25 pés.

¹⁰⁶-Entre as demandas pelo terminal automotivo, a GM expressou a necessidade de uma superfície livre de aproximadamente 7.000m², o dobro da atualmente disponível no terminal de contêineres. No entanto, trata-se de uma carga potencial que poderá ir se adequando às possibilidades existentes, de acordo com as condições econômicas do futuro arrendatário-operador.

a) o extremo setentrional do Cais Mauá (317m de cais acostável) e os armazéns B1, B2 e B3, Assim, o futuro arrendatário-operador mantém em funcionamento uma parte do cais Mauá, no que diz respeito às cargas gerais não containerizadas, papel, geradores e outros. Impõe-se a conservação dos armazéns B1 e B2 pelo seu valor histórico associado ao conjunto do cais, e o armazém B3 se entrega apenas como parte dos ativos.

b) o atual terminal de contêineres (248m de cais acostável e 35.000m² de superfície livre). Assim, o futuro arrendatário-operador dispõe imediatamente de uma área para movimentação e estocagem de contêineres (capacidade estática para 2.630 unidades de 20 pés), além do cais reforçado e dos trilhos para instalação de guindastes.

c) o conjunto das docas, prédio do frigorífico, armazém CIBRAZEM, e armazéns C1, C2, C3, C4 e C6. O conjunto das docas representa a melhor reserva de área potencial para expansão do terminal mutipropósito, em particular para aumentar a superfície do pátio de containeres e dispor ainda de mais dois armazéns (C3 e C4), os melhores do porto. Propõe-se, neste sentido, o aterramento subsequente das docas 5,4,3 e 2, a derrubada do armazéns C6 e CIBRAZEM, o traslado da praça para

um outro local público da cidade¹⁰⁷. Impõe-se a conservação da doca 1 e do prédio do frigorífico, que poderá servir de escritório e apoio logístico do terminal¹⁰⁸. Outorgam-se como parte dos ativos os armazéns C3 e C¹⁰⁹.

Quadro 8.3

Docas: relação entre superfície potencial utilizável, capacidade estática e unidades de veículos, indicando derrubadas e aterramentos (*).

Local	Superfície (m ²)	Capacidade estática (unidades de contêineres)	Veículos (unidades) (**)	Observações
Terminal Contêineres	35.000	2.630	2.187	Cejen Eng. Ltda.
Doca 5	21.441	1.611	1.340	Aterramento
Terrapleno (5/4)	17.516	1.316	1.094	Derrubamento C6
Doca 4	16.037	1.205	1.002	Aterramento
Terrapleno (4/3)	12.428	933	776	de 24.856m ²
Doca 3	13.736	1.032	858	Aterramento
Doca 2	8.649	649	540	Aterramento
Terrapleno (2/1)	10.436	784	652	Derrubamento C1 e C2
TOTAL	135.243	10.160	8.449	

Fonte: LABTeC/UF RJ © 2000 a partir de DEPRC/SPH

(*) Cálculos aproximados.

(**) Boxes de 12m² ocupando 75% da superfície disponível.

O quadro 8.3, acima, mostra a progressão de superfície potencial utilizável a partir da reserva das docas. Trata-se, no entanto, de uma capacidade estimada que no caso dos contêineres pode até ser ampliada, dependendo da aptidão dos pátios para o empilhamento. A proporção entre unidades de contêineres e veículos, é claro, será determinada pelo operador,

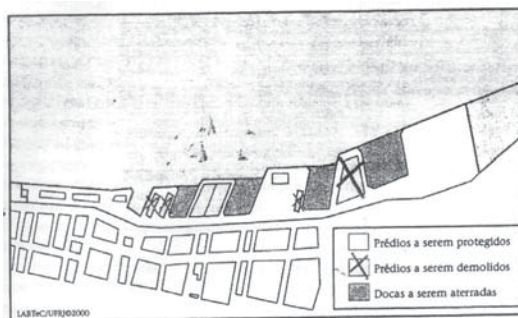
107- Ou talvez dentro do porto, na área do waterfront, entre o cais Mauá e a Usina do Gazômetro.

108-A doca 1, antiga doca das frutas, guarda interesse histórico para uma futura ampliação do Waterfront, assim como o prédio do frigorífico por se tratar de uma construção nobre. Também poderia se impor a restituição das pedras das docas para serem utilizadas em outro lugar.

109- A derrubada dos armazéns C1 e C2 fica à critério do futuro arrendatário-operador.

dependendo do mercado e das frequências de embarque, entre outros. Quanto à progressão das obras de aterramento, reforço do cais e derrubada dos armazéns, também não será necessário que isso aconteça de uma só vez numa primeira etapa, podendo ser negociado com o arrendatário-operador inclusive o próprio projeto de configuração do terminal. Aqui apenas estão dadas as bases sobre as quais é possível constituí-lo¹¹⁰.

d) um pátio auxiliar para o armazenamento de contêineres na área de reserva. Além da superfície na área do terminal, o arrendatário-operador disporá de um pátio auxiliar (no cais navegantes ou Marcílio Dias) para armazenamento de contêineres vazios ou em reparo.



110- Em relação a estes, o corpo de Bombeiros e as oficinas do SPH poderão ser deslocados para o armazém D (com prévios investimentos na sua recuperação, dado que se encontra muito deteriorado). Quando ao OGMO, este deverá encontrar uma alternativa no Waterfront, na medida em que não possui nenhum tipo de incompatibilidade com as atividades que serão desenvolvidas nesse setor. Os espaços para outras funções que serão desenvolvidas nesse setor. Os espaços para funções gerais deverão ser avaliados em cada caso particular.

Terminal de fertilizantes e sal

Fertilizantes e sal são as principais cargas a granel do porto atual, tanto em volume quanto em valor de receita operacional (quadro 8.4). Ambas são importantes para produção de insumos que se integram à economia local e regional. No caso dos fertilizantes, os mesmos são importados de diferentes partes do mundo, sendo que, pela deficiência dos calados, uma parte é descarregada e ou transbordada no porto de Rio Grande (2/3) e outra chega até o ppoa (1/3) no mesmo navio. O sal

é trazido por cabotagem do terminal Areia Branca - RN, e daí é distribuído para a indústria de celulose (37%) e para as refinarias/distribuidoras (63%). Tanto os fertilizantes quanto o sal, são descarregados no cais Mauá, nas condições que foram anteriormente descritas. Evidentemente, isso constitui um problema a ser sanado pela estratégia de desenvolvimento portuário que aqui se propõe, na medida em que, de um lado, elas não podem continuar a ser movimentadas de maneira poluente nas adjacências da área central da cidade, e, de outro, é preciso conservá-las dentro do Cais para alavancar o próprio crescimento do porto - e dos local onde as empresas produzem (RMPA) e das regiões que abastecem.

No trecho do cais navegantes que corresponde aos armazéns das séries D e E (com exceção do armazém D, que

se destina a serviços internos do porto⁴⁶), propomos a implementação do terminal de fertilizantes e sal, com o conjunto dos armazéns como parte dos ativos (fig 8.4). Deste modo, o terminal disporia de 625m de cais acostável, suficiente para a descarga de três navios de 200m de comprimento simultaneamente, e uma capacidade de estocagem em depósito de 89.700t (adaptando também para esta finalidade o armazém D3¹¹¹). No entanto, como já foi várias vezes apontado ao longo deste relatório, e que é de conhecimento público, o Cais Navegantes tem que ser reforçado (ou reconstruído, se for o caso), para poder servir a essa função. Ademais, terá que ser provido de uma linha de guindastes, e de um gerador de energia para a sua alimentação. Só nessas condições o terminal de fertilizantes e sal poderá começar a funcionar, e as atividades do Cais Mauá serem definitivamente transferidas para esse setor.

Quadro 8.4 Movimentação de fertilizantes e sal no PPOA 1996-1998 (Toneladas)

Quadro 8.4
Movimentação de fertilizantes e sal no PPOA,
1996-1998 (toneladas)

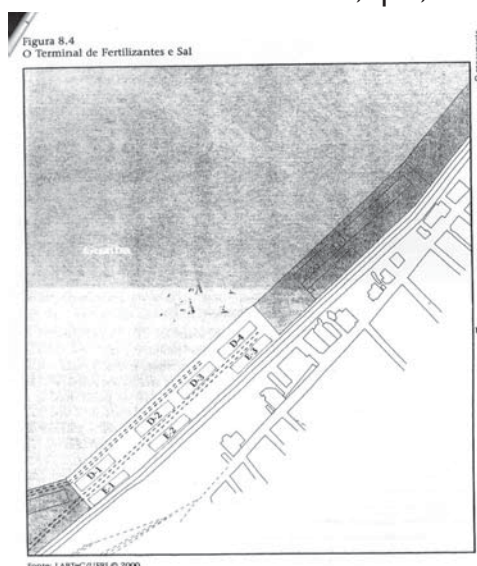
Carga/Produto	1996	1997	1998
Fertilizantes	431.753	379.559	397.666
Sal	98.747	80.154	39.583
TOTAL	530.500	459.713	437.249

Fonte: LABTeC © 2000 a partir de dados da Superintendência de Porto e Hidrovias –SPH.

111- Considerado um armazém para cargas excepcionais, por ser aberto em toda a sua extensão,

Terminal de Grãos

Os atuais terminais de grãos da CESA, FERTIMPORT e CIAGRAM mantêm a sua função produtiva, sua localização e dimensões operacionais (figura 8.4). Trigo, milho, cevada e soja são os principais produtos que circulam através dos mesmos. Em conjunto, a média de movimentação anual do porto durante a década de 90 foi de 320.806t, sendo que os volumes têm sido muito variáveis, segundo o produto, e de acordo com as alternativas do mercado e o desempenho da safra local e regional. Em relação aos registros de movimentação de grãos nos últimos cinco anos (quadro 8.5), no entanto, apenas o ano de 1996 obteve resultados acima da média anterior. O ano de 1998, inclusive, foi o pior da década (excetuando 1999, que não entrou em nossa estatística). Eles se encontram, portanto, com capacidade ociosa e deverão procurar alternativas para financiar seus investimentos, que, nos



últimos anos, parecem ter sido verdadeiramente escassos.

Quadro 8.5

Movimentação de trigo, milho, cevada e soja no PPOA, 1994-1998 (toneladas)

Quadro 8.5

Carga/Produto	1994	1995	1996	1997	1998	Observações
Trigo	229.246	244.822	232.983	118.291	153.184	
Milho	50.198	--	--	--	3.876	
Cevada	32.122	53.737	30.692	54.540	--	
Soja	--	--	70.603	70.231	3.000	Farinha, farelo, peletizados
TOTAL	311.566	298.559	334.278	243.062	160.060	

Fonte: Superintendência de Portos e Hidrovias - SPH.

Áreas de reserva

Finalmente, as áreas atualmente ocupadas pelos areeiros deverão ser progressivamente disponibilizadas como áreas de reserva do porto, desde o terminal de Ciagram (Serra Morena) até o elevado da ponte numa primeira etapa, e até a foz do rio Gravataí numa etapa posterior (incluindo a transferência do parque e dos clubes náuticos) (ver figura 8.2) como observamos anteriormente, apenas a retirada dos areeiros representa a recuperação de uma área de 140.99m², dos quais 39.241m² correspondem ao ao cais Navegantes. Este último trecho, como também foi apontado, é de importância estratégica como reserva de área portuária porque não se encontra condicionado pela ponte Getúlio Vargas, como é o caso do cais Marcílio Dias. A curto prazo, essa reserva de área deverá servir para: a) um pátio auxiliar para o armazenamento de contêineres,

cujas dimensões será preciso ainda estabelecer; b) uma superfície livre para estacionamento, caso seja necessário regular o fluxo de tráfego, principalmente de caminhões, dentro do porto. A médio prazo, no entanto, a área poderá servir para implementação de um novo terminal e ou ampliação dos existentes.

A área do Waterfront

De acordo com o perfil deste relatório de avaliação e desenvolvimento das potencialidades econômicas e industriais do porto, a revalorização urbanística do cais Mauá, que é sem dúvida uma das principais alternativas em jogo neste processo de modernização e reestruturação portuária do PPOA, será abordada mais como uma exposição de linhas básicas, que possam servir de orientação para a tomada de decisões, do que como uma proposta de ação. Neste sentido, em relação à ocupação urbanística do cais Mauá ou Waterfront, isto é, a área compreendida entre a Usina do Gasômetro e o prédio da atual Superintendência de Portos e Hidrovias - SPH, que, no entanto, conserva sua função de sede da autoridade portuária, nós entendemos que deveria observar-se uma perspectiva de revalorização dos equipamentos existentes e do patrimônio, e melhor caracterizada na composição do mix de atividades culturais, de lazer e de serviços, do que

o projeto anterior vinculado ao Porto dos Casais.

A restauração da Usina do Gasômetro como um complexo de atividades culturais, a partir da reconstituição material do edifício, porém mantendo as suas premissas arquitetônicas originais, e refuncionalizando os espaços para abrigar as novas demandas, é um excelente exemplo de como é possível seguir um caminho alternativo, seja ao das concepções modernas de “terra arrasada”, seja ao das fantasias pós-modernas do “pastiche eclético”, para a implementação de projetos culturais e de lazer. A instalação de um estúdio de cinema no armazém A7, cedido pela SPH à prefeitura, representa também uma importante referência, porque avança e sinaliza um modo de ocupação exequível do cais Mauá. A experiência mais significativa para refletir sobre a projeção cultural desse conjunto, no entanto, foi a realizada em ocasião da II Bienal Artística do Mercosul, em que os antigos armazéns de madeira, datados de princípio do século, e praticamente condenados a demolição, foram recondicionados e utilizados como salas de exposições, com tanto sucesso que hoje eles constituem em si mesmos um objeto de debate a respeito de seu valor histórico e de suas possibilidades de conservação.

Uma outra iniciativa de envergadura é a que está sendo concebida pela Prefeitura para realização, no mesmo

local onde aconteceu a II Bienal, de uma marian pública. Trata-se de um complexo que prevê um ancoradouro para pequenas embarcações e esportes náuticos em geral, um centro gastronômico e cultural, um conjunto de lojas, oficinas e escola, uma extensão da ciclovia, banheiro público e posto de gasolina. O objetivo principal é o de fazer com que a população use a marina e tenha acesso às embarcações. Em relação aos armazéns de madeira, o pré-projeto “prevê a manutenção de dois dos sete prédios das antigas oficinas do DEPREC. Um deles, que abrigará o centro cultural e Gastronômico, têm 2,2 mil metros quadrados de área e é conhecido pela beleza das estruturas em madeira que sustentam o teto, em forma de tesouras. É ao lado desse prédio que fica a chamada carreira, o local por onde os navios que precisavam de reparos eram içados da água e que, no futuro, servirá como acesso de barcos ao Guaíba¹¹²”. Evidentemente, o projeto enfatiza de maneira correta a potencialidade de estender uma ponte de atividades náuticas, culturais e de lazer entre a Usina do Gasômetro e o Cais Mauá, mas ele também assume algumas feições conflitantes com o perfil adquirido por ocasião da II Bienal.

Para finalizar, temos ainda a sugestão de ocupação do resto de cais Mauá, até o prédio da SPH, onde já se encontram tombados pelo IPHAN o pórtico central e os armazéns A e B.

Como indicado acima, seria um melhor caracterização do mix de atividades culturais, de lazer e de serviços, do que o projeto anterior vinculado ao Porto dos Casais. Uma das alternativas que deverão ser avaliadas, por exemplo, é a da implementação de um terminal de passageiros para o cruzamento do Guaíba, que é um serviço de transporte que antigamente existia e que, com o crescimento da população de Guaíba e do litoral da zona sul da cidade, poderá ser reativado. Também há a necessidade de se considerar a alternativa de um terminal turísticos para cruzeiros, dado o enorme potencial que guardam, neste sentido, a cidade de Porto Alegre, o Delta do Jacuí e a região serrana. No que tange especificamente a função portuária, existe um conjunto de atividades relacionadas à movimentação de cargas e à gestão comercial do porto que seria extremamente benéfico e oportuno que encontrassem espaço dentro do Waterfront, tanto para o desenvolvimento das operações do porto, quanto para contribuir com a própria revitalização urbana (e cidadã) do cais.

Algumas dessas atividades são elencadas a seguir.

- Conselho de Autoridade Portuária
- CAP

112-Antes da construção da ponte, o cruzamento do Guaíba era feito através do transporte hidroviário, indo desde a ponta do Gasômetro até a Vila Assunção, e dali até Guaíba.

- Órgão Gestor de Mão-de-obra - OGMO.

- Despachantes da aduana.

- Agências Marítimas.

- Agenciadores de Carga (brokers).

- Empresas de Transporte e Logística.

- Sindicatos de classe vinculados ao porto.

- Órgãos públicos de transporte e comércio exterior.

Referências Bibliográficas

Publicações

1 - BAGGIO, Newton (Secretário). **Relatório da Secretaria Municipal de Planejamento**; administração Alceu Collares; , Porto Alegre novembro de 1988. Pg 16-26.

2 - **Barcelona spaces and Sculptures** (1982 - 1986). Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Joan Miró Foundation, 1987.

3 - BONIFÁCIO, Consultoria Fundação José. **A Cidade e seu Porto**. Universidade Estadual do Rio de Janeiro, 1999.

4 - DEL RIO, Vicente; OLIVEIRA, Livia de. **Percepção Ambiental a experiência brasileira**. São Paulo, EDUFSCar, 1999

5 - IAB/RS; Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Porto dos Casais - **Concurso Público de Arquitetura do Cais Mauá do Porto de Porto Alegre**. Edital do Concurso, Porto Alegre 1996. pg. 02-06

6 - PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Memória de Porto Alegre, espaços e vivências**. Porto Alegre, Editora da Universidade UFRGS, 1999

7 - RAUBER, Vicente José, 1953. **Prevenir é o melhor remédio: sistema de proteção contra inundações e alagamentos de Porto Alegre**; Prefeitura Municipal, 1992.

8 - SOUZA, Celia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução Urbana**. Porto Alegre, Editora da Universidade UFRGS, 1997

Jornais e Revistas

9 - **Porto deve se integrar ao Centro.** Arquivo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, sem identificação.

10 - **Progride Projeto de ônibus Junto ao cais.** Jornal do Comércio, seção geral, 21 de Dezembro de 1992.

11 - BRUM, Eliane. **A cidade reencontra seu Porto.** Jornal Zero Hora; Seção Geral, Porto Alegre, quinta-feira 4 de julho de 1996. pg 67

12 - **Escolhido Projeto para o novo cais.** Jornal Zero Hora. Seção Geral. Porto Alegre, 17 de Agosto de 1996

13 - **Cidade vai concretizar dois sonhos.** Jornal Zero Hora. Seção Geral. Porto Alegre, 27 de Março de 1996. pg-7.

14 - **Porto receberá tecnologia argentina.** Jornal Correio do Povo. Seção Geral. Porto Alegre, 1 de Agosto de 1996

15 - **Projetos para o Cais do Porto derrubam o Muro.** Jornal do Comércio. Seção Geral. Porto Alegre, 19 de Junho de 1996.

16 - **Técnicos sabatinam autores de projetos para o cais.** Jornal do Comércio. Seção Geral.

17 - **Comissão municipal estuda projetos do cais.** Jornal do Comércio. Seção Geral. Porto Alegre, 28 de junho de 1996.

18 - **Retirada do muro depende de laudo.** Jornal Correio do Povo . Seção Geral. Porto Alegre, 20 de abril de 1997.

19 - BARRIONUEVO, José. **Porto dos Casais.** Jornal Zero Hora. Porto Alegre, 1 de abril de 1997. pg 10.

20 - **Uma proteção adventícia.** Jornal Zero Hora. Seção Opinião. Porto Alegre, 29 de junho de 1996.

- 21 - **Preservar com imaginação.** Jornal Zero Hora. Seção Opinião. Porto Alegre, 29 de junho de 1996.
- 22 - **Estado quer dar casa à Ospa em 98.** Jornal citado pelo IAB, mas não identificado.
- 23 - Nasi, Eduardo. **Fogo destrói Pavilhão das Tesouras.** Jornal Zero Hora.
- 24 - **Incêndio destrói prédio no porto da Capital.** Jornal Zero Hora. Capa. Porto Alegre, 29 de Janeiro de 2001.
- 25 - **Projeto do Pier deverá sofrer alterações.** Jornal Zero Hora. Porto Alegre, 08 de março de 2001.
- 26 - **Dado Pier depende de patrimônio histórico.** Jornal Zero Hora.
- 27 - LIGOCKI, Stefan. **Cais de Cinema, um ano depois.** Jornal Zero Hora. Porto Alegre, 04 de julho de 2001.
- 28 - **Área de Projeto.** Fonte - Impresso Programa Monumenta
- 29 - SANTOS, Klecio. **Programa seleciona três cidades gaúchas.** Jornal Zero Hora, seção Geral. Porto Alegre 8 de Novembro de 2000. pg 37
- 30 - WINK, Luciamem. **Cais do Porto é opção para sambódromo.** Jornal Correio do povo, seção Geral. Porto Alegre 4 de Fevereiro de 2002. pg 15.
- 31 - **Cais poderá ser área para estacionamento de veículos.** Jornal do Comércio, seção Geral. Porto Alegre 9 de Julho de 1996. pg 18.
- 32 - ESPERANÇA, Clarice. **Projeto Leva ônibus de volta ao cais.** Jornal Zero Hora, seção Cidades. Porto Alegre 12 de dezembro de 1992
- 33 - **Muro da Mauá - Projetos Vencedores.** Revista Projeto, nº 184, p. 74-77, abril de 1999.
- 34 - SOMMER, Eliana; ALMEIDA, Paulo. **Intervenção no muro da Mauá.** Revista Arqtexto nº Zero. PROPARG-UFRRGS. 1º Semestre 2000, pg 60.

Sites Internet

35 - FERREIRA, João Sette Whitaker; **São Paulo metrópole subdesenvolvida: para que(m) serve a globalização?**,www.usp.br.

36 - MASJOAN, Xavier Casas i; Primer Teniente de Alcalde Ayuntamiento de Barcelona; **Las apuestas Estratégicas de la Planificación de Barcelona: Juegos Olímpicos 1992 y Forum Universal de Las Culturas 2004**.Pg1,2.

37 - WWW.puertomadero.com

38 - Site Internet da Superintendência de Portos e Hidrovias - WWW.SPH.RS.GOV.BR

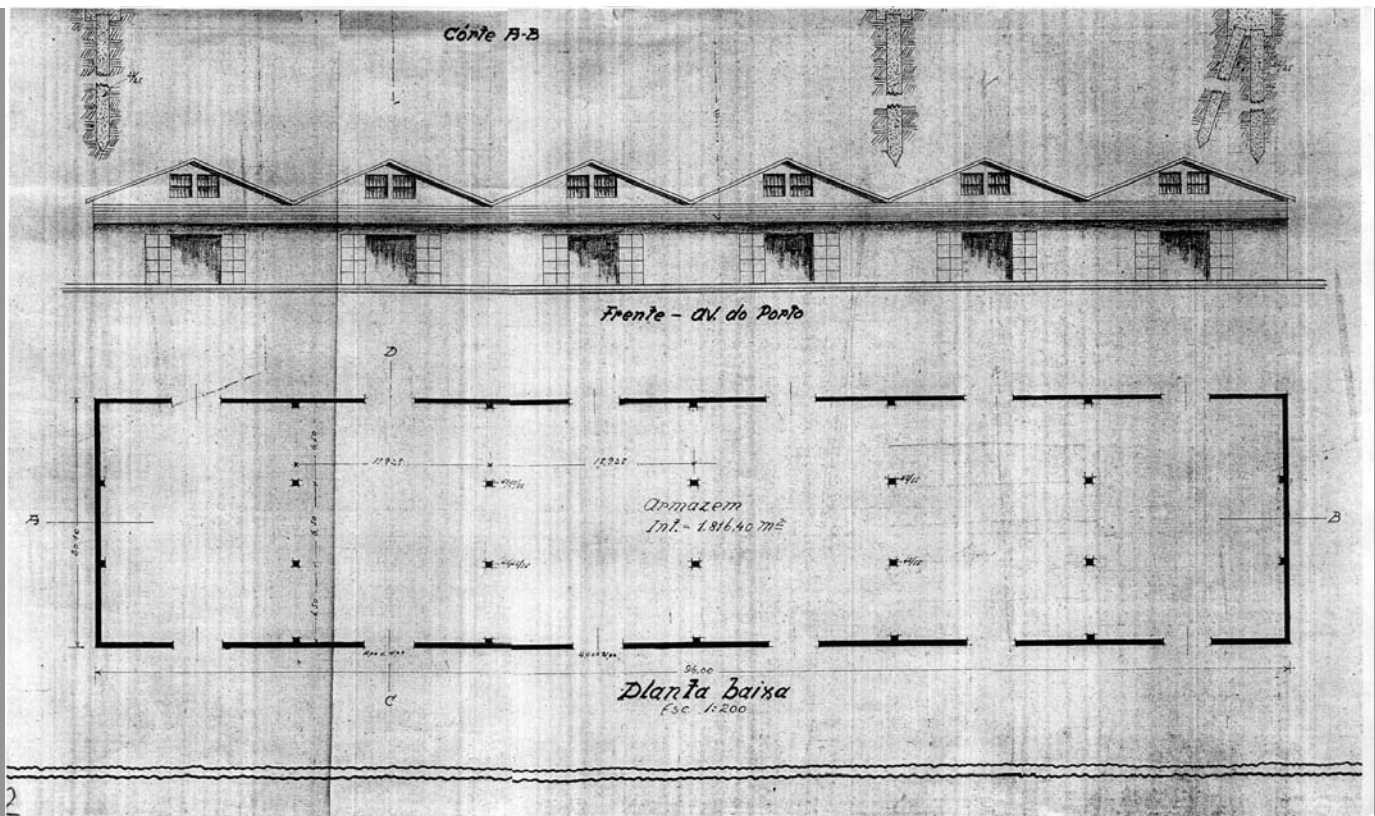
39 - SERRATOSA, Albert; **Planificación de Grandes eventos - Los Juegos Olímpicos 1992 en Barcelona** ;Artigo em PDF; Reunión de la Red Metrex, outubro de 2000.

40 - www.Trensub.com.br

Planta Baixa e Fachadas

Armazém Cais Mauá

1

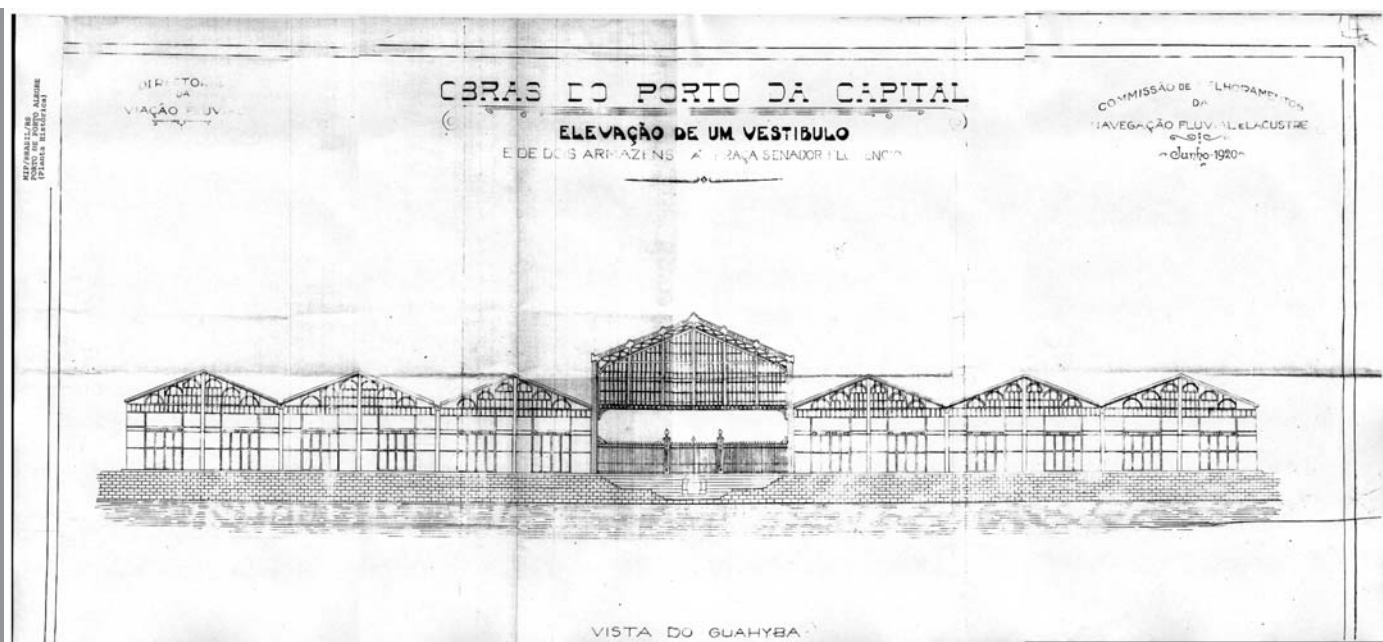


Planta Baixa e Fachada Armazéns Cais Mauá, fonte Arquivos do SPH, Superintendência de Portos e Hidrovias.

Fachadas

Pórtico de Entrada do Cais Mauá

2

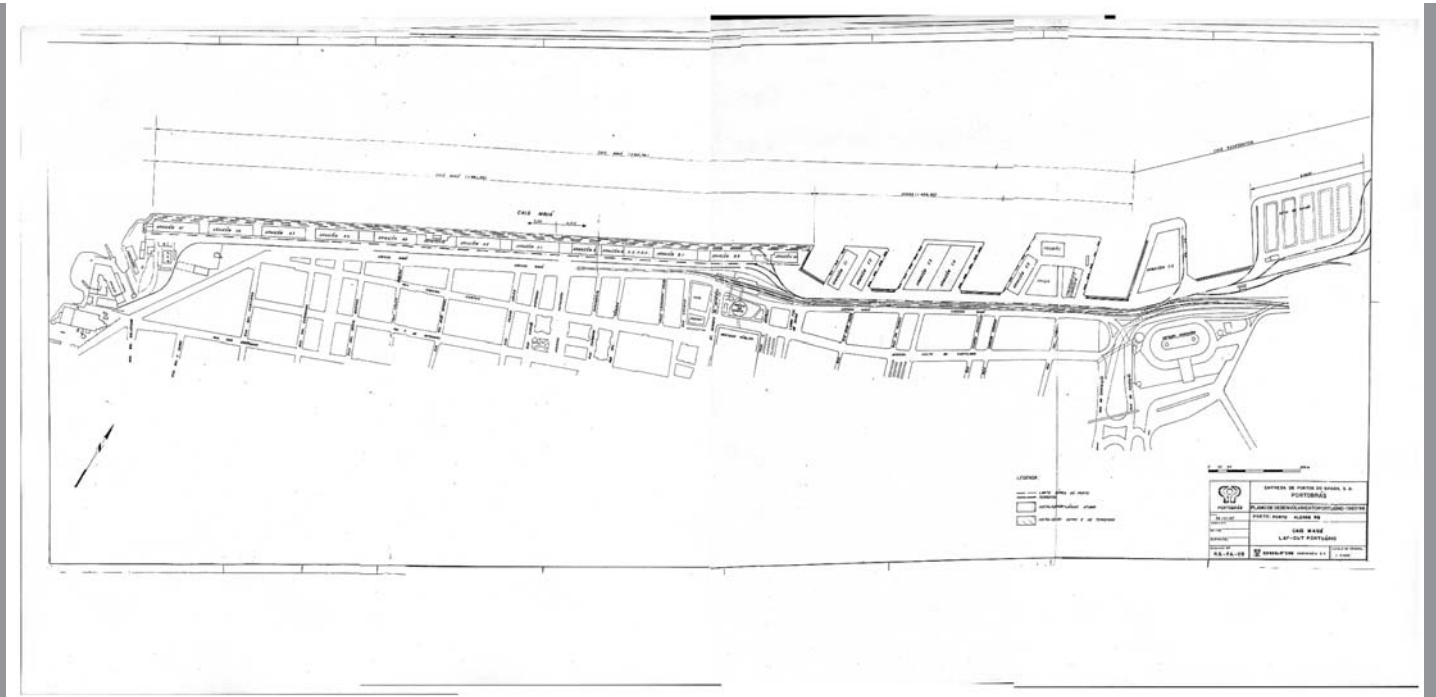


Fachada do Pórtico Central e Armazéns Adjacentes Cais Mauá, fonte Arquivos do SPH, Superintendência de Portos e Hidrovias.

Planta Baixa

Planta Geral do Cais Mauá

3

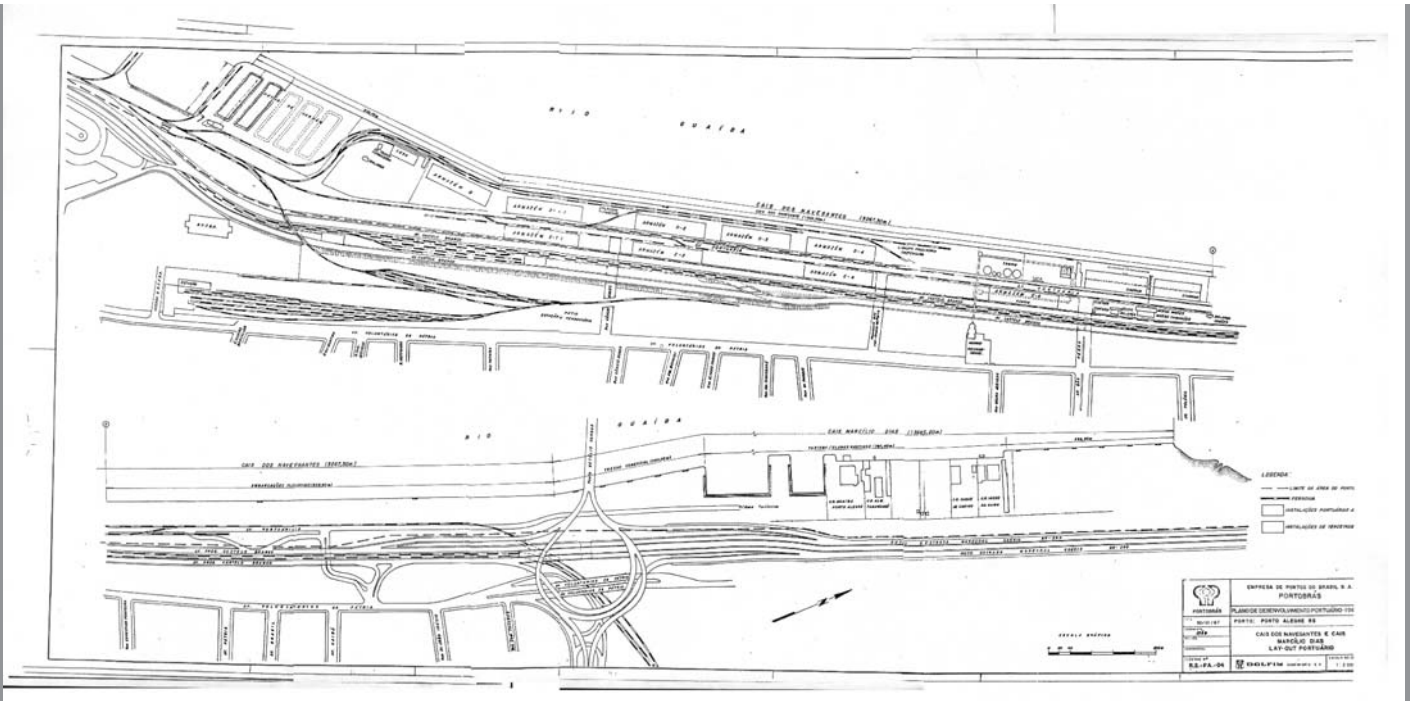


Planta Geral Cais Mauá, fonte Arquivos do SPH, Superintendência de Portos e Hidroviários.

Planta Baixa

Planta Geral do Cais Navegantes

4



Planta Geral Cais Navegantes, fonte Arquivos do SPH, Superintendência de Portos e Hidrovias.

Evolução Urbana de Porto Alegre

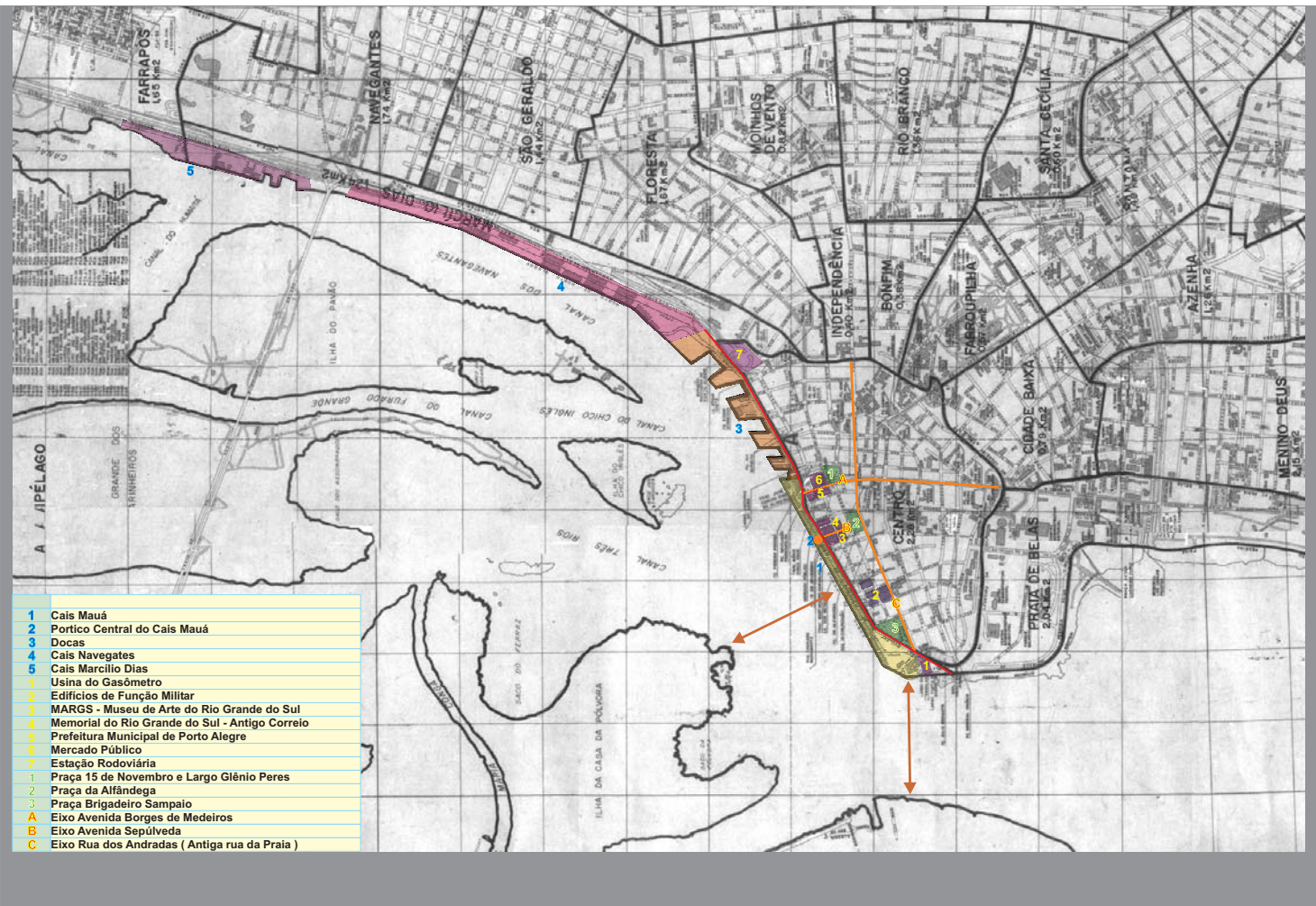
Principais Acontecimentos

5

	1680	1772	1820	1890	1945	2002
	Ocupação	O Trigo	Imigração	Industrialização	Metropolização	
	1680 - 1772	1772 - 1820	1820 - 1890	1890 - 1945	1945 - Atualidade	
	Fundação da cidade	Porto Alegre Capital	Imigração	Industrialização - Cais	Metropolização - Muro, Trensurb	
Fatores Socioculturais	<p>Em 1680 a coroa portuguesa inicia a colonização do território à partir do povoado de Laguna. Após 1750, com a celebração do tratado de Madrid o povoamento recebe impulso com a vinda dos açorianos. Surgem agrupamentos em Mostardas, Estreito, Osório, Porto Alegre, Santo Amaro, Taquari, Rio Pardo e Gravataí. Até o fim do período, Porto Alegre, na Sesmaria de Jerônimo de Ornelas, passa de</p>	<p>Em 1773 o núcleo de Porto Alegre torna-se capital da Província, mesmo antes de ser elevada a vila. Há um razoável incremento populacional no município: passa de 1500 habitantes no início para 12 mil ao final do período.</p>	<p>Este Período coincide praticamente com o Império no Brasil. Dois fatos marcam o crescimento de Porto Alegre: um - de natureza política, é constituído pela guerra dos Farrapos (1835 - 1845); o outro - de natureza institucional, consiste na decisão da coroa de promover a vinda de imigrantes para ocupar as partes das terras do sul não dadas como sesmarias para a criação de gado por</p>	<p>No final do século passado todo o hinterland de Porto Alegre encontra-se ocupado e estruturado, em especial a área que muitas vezes é designada por "Colônia Velha". Esta área tributária por excelência na capital, no final do século tornou-se exportadora de mão-de-obra agrícola, através do processo de que roche chamou de "enxamegem" (Roche, p. 319-320): agricultores, através de suas associações ou de sociedades particulares, adquirem glebas em áreas menos densas ou nas frentes agrícolas e vão ocupando em ondas sucessivas as regiões mais afastadas do Rio</p>	<p>Porto Alegre tinha uma população de 263mil habitantes em 1940, passa para 626 mil em 1960, chega a 885mil em 1970. Associados ao processo de metropolização e ao aumento da população vem as dificuldades administrativas e problemas de infraestrutura. O crescimento desordenado vai pouco a pouco se refletindo através de vilas, favelas, populações marginalizadas.</p>	
Fatores Econômicos	<p>Neste século 18, com a divisão das terras em sesmarias, para fins de ocupação, inicia-se a exploração de grandes rebanhos - selvagens - de gado e cavalos. Com a chegada dos açorianos iniciam com a plantação de Trigo. Posteriormente surge a exigência de um porto para escoar a produção através de</p>	<p>O crescimento considerável de Porto Alegre, que passa de um povoado à um núcleo estruturado, deve-se a sua função <i>comercial</i> e a <i>portuária</i>. O seu desenvolvimento é possível devido à produção de trigo na "Região" pelos açorianos, destinada em boa parte à exportação. Assume ela assim a função de apoio à produção agrícola que vai continuar</p>	<p>A primeira metade do século traz grandes dificuldade à economia geral. Dá-se o declínio na produção de trigo, enquanto a pecuária se recente do permanente vaivém das guerras, nas quais as requisições para o aprovisionamento dos combatentes e as incursões inimigas vão dizimando os rebanhos. De meados do século em</p>	<p>A produção policultora da Colônia, associada às agroindústrias nesta área, produzem um nível de vida relativamente bom e um mercado consumidor suficientemente amplo, para possibilitar, em Porto Alegre, o desenvolvimento de uma produção industrial em vista desse mercado. Impulsionado por duas grandes guerras mundiais que forçaram o aumento da produção para sustentar o mercado interno. Observa-se em Porto Alegre a mesma tendência à industrialização</p>	<p>A metropolização representa uma mudança na economia de Porto Alegre. Enquanto as Indústrias começam a sair da capital para a região metropolitana seguindo o curso das BR 116 e BR 101, nos municípios de Canoas, Esteio, Sapucaia, Cachoeirinha, Gravataí, etc. Na capital passa a se concentrar o setor terciário, desenvolve-se diversos ramos comerciais, sedes administrativas, cultura, lazer, os</p>	
Atividade Portuária	<p>Chega ao fim o período de formação do núcleo de Porto Alegre que devido ao fato de estar em meio ao território ocupado e possuidor de sítio elevado junto à um excelente ancoradouro: águas profundas, protegidas dos fortes ventos de sudoeste. Em virtude deste porto, o núcleo tomará dianteira da então capital viamão, sobrepondo-se-lhe devido a</p>	<p>No período o trigo alcança o seu desenvolvimento maior, embora no final já se esboce o rápido declínio do mesmo. Depende-se dos dados a importância do porto de Porto Alegre na exportação do cereal, uma vez que 1808 mais de 50% era feita através dele, em 1813, 75% e, por fim, praticamente a sua totalidade.</p>	<p>Estabelece-se, assim, sob o comando do Porto de Porto Alegre e de seus comerciantes, a coleta de produção, a sua exportação, bem como a importação dos bens requeridos pelas novas populações e a sua vida econômica e social. Surgem as companhias de Navegação realizando transporte de Carga e Passageiros. Em 1890 já haviam sido</p>	<p>São realizadas duas grandes obras de infra-estrutura, cuja significação para a cidade precisa ser interpretada: são elas o Cais do Porto (de 1914 a 1922) e a abertura da Avenida Farrapos (1940). A inauguração do porto se dá em 1922; ainda neste período ocorre a grande enchente responsável pela criação do muro da maud.</p>	<p>O porto vive seu momento de ascensão e queda. A atividade portuária manteve-se em crescimento até 1975, ano a partir do qual começa o declínio das atividades portuárias, até atingir a situação atual. Os motivos para o declínio da atividade portuária são diversos: a conclusão do porto de Rio Grande; O desenvolvimento do transporte rodoviário; declínio da navegação de</p>	

Planta Geral da Área

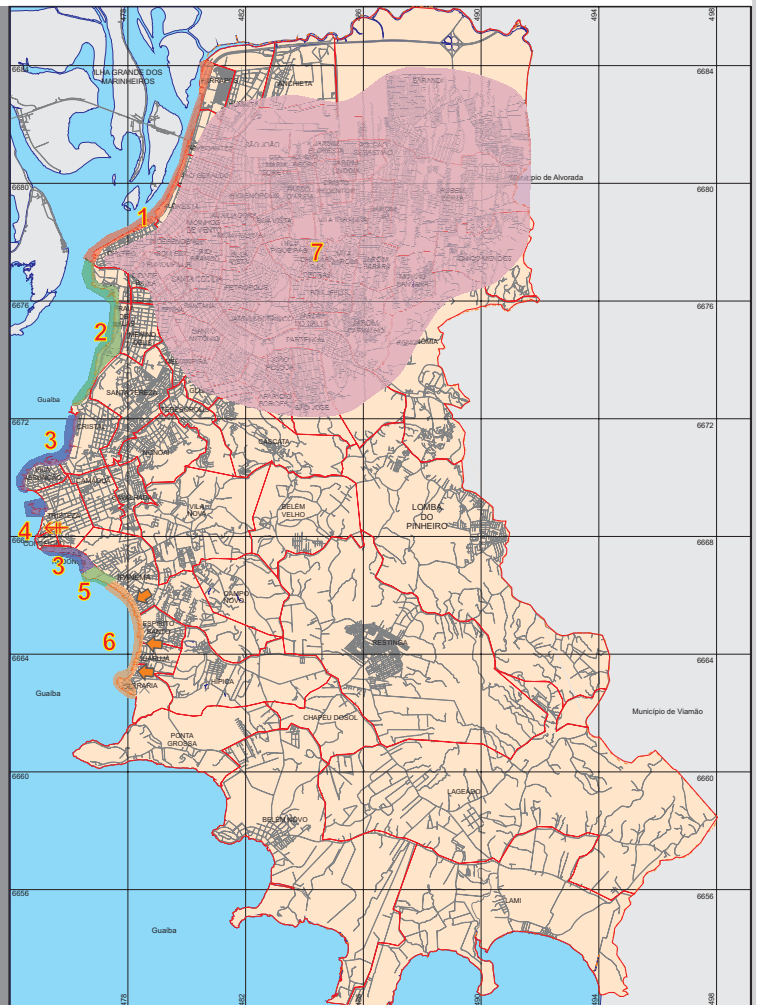
Interface Rio - Centro



Interface da Cidade com o Rio

Interface Rio - Centro

7

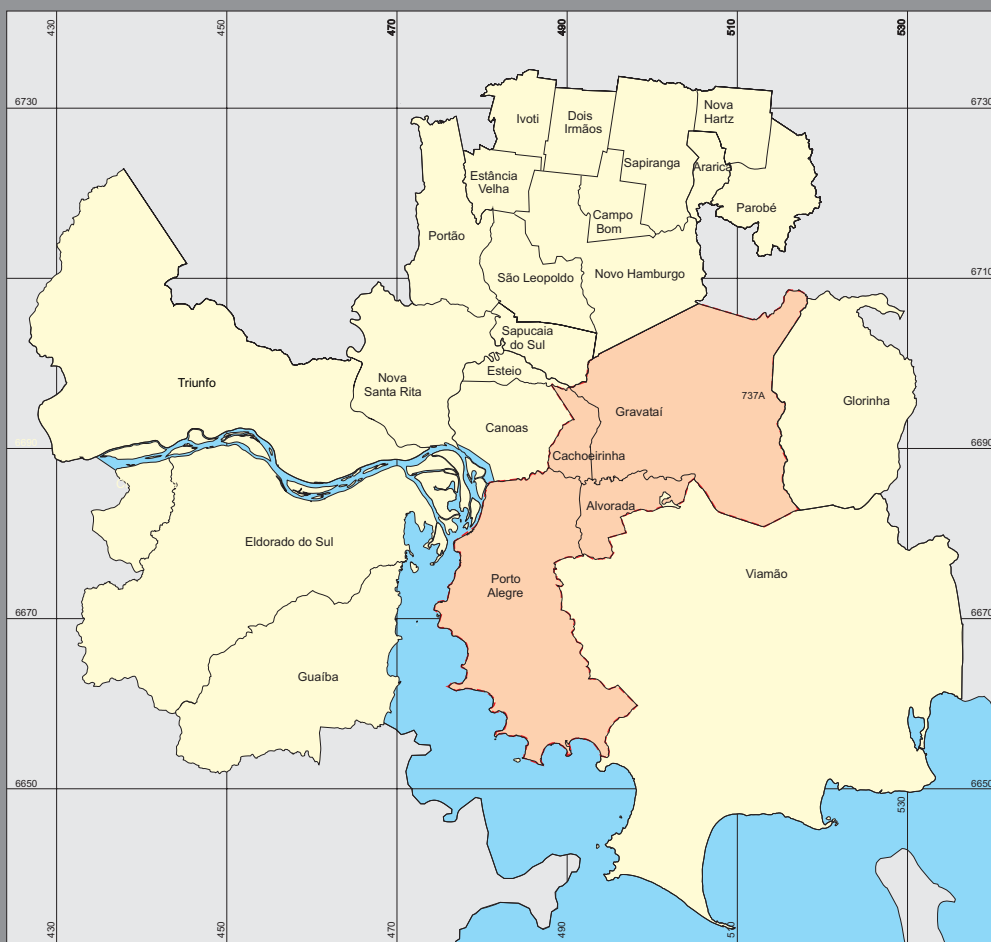


- | | |
|---|---|
| 1 | Cais Mauá, Navegantes e Marcílio Dias - acesso restrito ao rio |
| 2 | Área de Parques, acesso eventual ao rio |
| 3 | Clubes Náuticos privados, escolas de futebol e Mansões - acesso restrito ao rio |
| 4 | Vila Assunção - acesso livre |
| 5 | Reserva ecológica - acesso restrito ao rio |
| 6 | Praia de Ipanema, calçadão de Ipanema - acesso livre ao rio |
| 7 | População com difícil acesso ao rio |

Região Metropolitana

Interface Rio - Centro

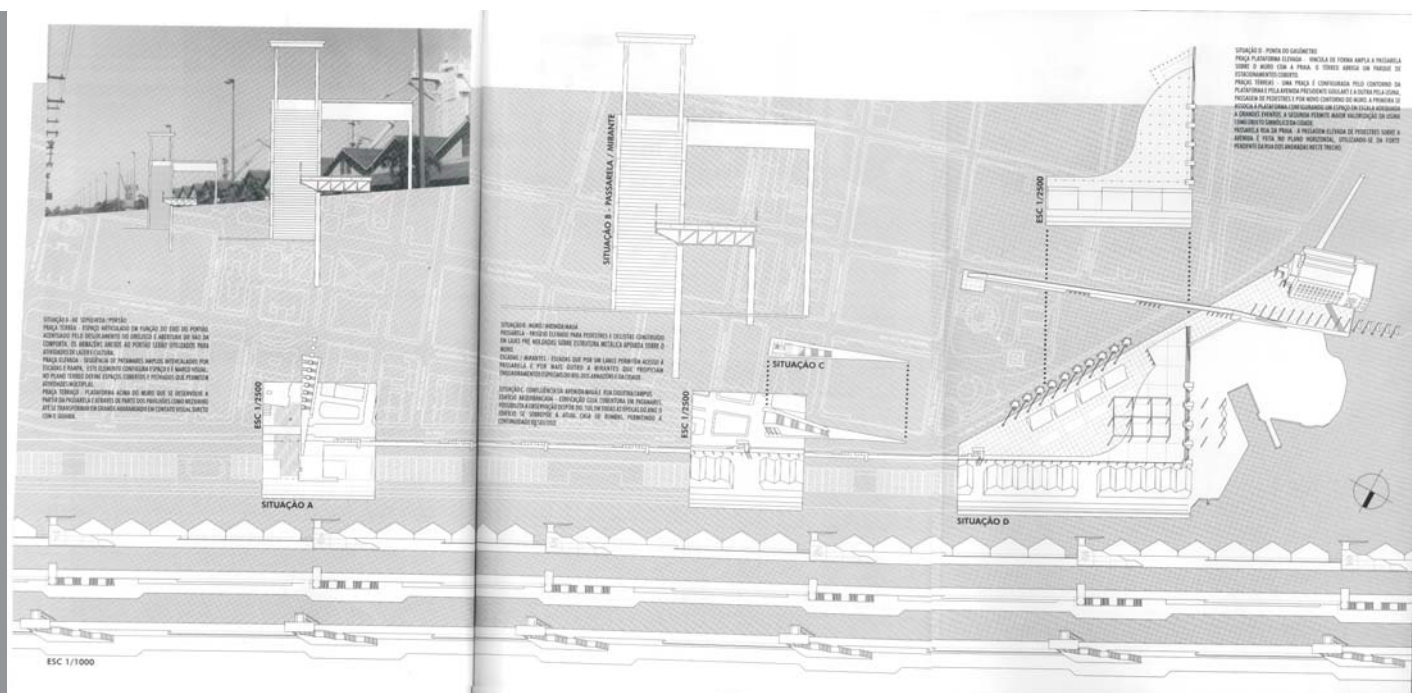
Bacia Hidrográfica



Planta Baixa e Fachadas

Armazém Cais Mauá

9



Planta Baixa e Fachada Projeto Concurso Muro da Mauá, arq. Paulo Almeida e Eliane; fonte Revista Arquitecto

Concurso Porto dos Casais

Propostas Finalistas

10

GERAL

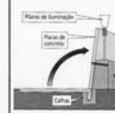
Os projetos que concorrem para o porto da Capital

PROJETO 32

AUTORES: Alberto Adami, Daniela Corbelli, Felipe Pacheco, Patrícia Moura e Eduardo Neves

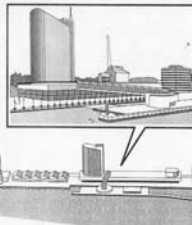
PROJETO: A equipe desenvolveu uma solução com animação 24 horas. Com boates, shopping, restaurantes panorâmicos, hotéis, helipórtos e lojas, a ideia é que a qualquer hora do dia ou da noite uma parte do calçadão esteja aberta. Ou seja, a ideia é o porto-alameda possa passar o dia e a noite dentro do novo porto sempre mudando de cenário e de funções. O projeto prevê um terminal hidro-rodoviário numa ponta e um conjunto de casas residenciais na outra. O prédio do Deprec se transforma em hotel três estrelas e um lounge cinco estrelas é construído nas proximidades do Galvões. Um armazém vira shopping de móveis e decoração e outro espaço se transforma no Parque das Águas e do Turismo. São construídos três prédios para escritórios, lanchonetes e de representação do Mercosul e um shopping no meio de lago e marinha. A Mauá se transforma numa avenida-parque com 3 mil árvores e quatro pistas - duas esportivas, no centro, e duas vertais, nas laterais.

Proteção contra a enchente



Cal e Mauá da Mauá. Surge a cidade que se transforma em muro. Ao longo do cal, na beira do rio, é feita uma colônia de 300 pilas de concreto. Em caso de enchente, cada placa de três metros de altura é erguida por um muro laminado com braços pneumáticos e encaixado em calhas já existentes. As placas são vedadas entre si com juntas especiais de borracha e pressas com parafusos especiais aos pilares de fundação. O custo é de que, com apenas um caminhão, as placas podem ser erguidas em 12 horas. A equipe considera que a solução garante a mesma proteção do muro sem ser um obstáculo visual e tem a vantagem de proteger todo o empreendimento do novo cal por estar alinhada na beira do rio.

HOTEL: Cinco estrelas, 300 apartamentos, escola própria, centro de convenções, restaurante panorâmico, helipórtos e volumetria de navio.



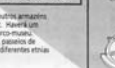
PONTA DA CADEIA: Um caminho cercado de fazendas leva até um farol e uma boia com restaurante. Aí lá se chega de canoa.

PROJETO 1

AUTORES: Paulo Ricardo Bergamo, Norma Jung, Sonia Marini, Adriana Rocha, Elvira Souza, Eduardo Tello, SIA Automação Industrial, Orgei Cavalho, Flávio Petracca, Erico Michels

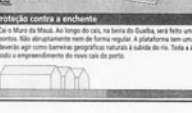
PROJETO: A equipe optou por preservar o calçadão existente e utilizá-lo como espaço para cultura e lazer - criando uma espécie de "calçadão". Nos armazéns A e B, tanto ao longo quanto à beira do rio, foram planejados espaços comerciais e de lazer. Os armazéns serão divididos em feiras de antiguidades, salas de cinema, museus, oficinas de artesanato, livrarias etc. Há um terminal hidro-rodoviário, restaurante panorâmico, fazenda de barcos, escola náutica e até um barco-museu. Também está previsto um Shopping Náutico - com loja de jet skis e de pedalinhos, cursos de remo, parques de esportes e um jardim das águas - com venda de produtos típicos, comidas, artesanato e shows das diferentes etnias que formam o Rio Grande do Sul.

TERMINAL HIDRO-RODVIÁRIO: Barcos regulares entre Porto Alegre e Guaíba e o Farol da Esperança. Incluem uma ponta do calçadão.



RESTAURANTE PANORÂMICO: Um braço de 300 metros para dentro do rio tem um restaurante panorâmico flutuante com guindaste no centro funcionando como mirante. No meio, a Praça das Bandeiras.

MARINA: Escola náutica, cursos de remo, passeios de esportes e locação de jet skis e pedalinhos.



Proteção contra a enchente

Cal e Mauá da Mauá. Ao longo do cal, na beira do rio, é feita uma plataforma de concreto (tipo natural) que avança de 10 e 20 metros para dentro do rio e abrange até um metro e meio de altura em alguns pontos. São abrigados os calçadões e a plataforma tem uma animação progressiva que, em 10 metros, quase não é notada. Ao longo do cal, há um jardim com um sistema de drenagem e um sistema de proteção contra enchentes. A equipe considera que a solução garante a mesma proteção do muro sem ser um obstáculo visual e tem a vantagem de proteger todo o empreendimento do novo cal por estar alinhada na beira do rio.

PROJETO 10

AUTORES: Carlos Alberto Morganti, Cláudia Hegri, Milton Campos e Marcos Helweg

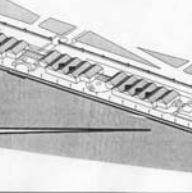
PROJETO: A proximidade da água foi o fator para criar uma solução simples, prática e de fácil execução. Os armazéns foram usados como salas, bares, lojas de artesanato e armazéns. O prédio do Deprec se transforma em edifício comercial com grandes conjuntos de escritórios. Nas proximidades da Ponta do Galvões haverá uma área reservada a um hotel cinco estrelas e o prédio da Fundação Odepa (Ipaop). Na ponta oposta, além do Mercado Público, o armazém será utilizado como centro de hortifrutigranjeiros. Haverá ainda um Centro de Marinha de Rua, aproveitando os espaços que existem na zona central, como quiosques, lanchonetes e empórios. Outros módulos estão reservados para eventos - esportivos, festas e exposições. O projeto garante ainda 12.500 metros quadrados de armazéns para lazer e comércio.

Proteção contra a enchente



O Muro da Mauá será reduzido de três para um metro e o piso de todos os armazéns será elevado até a altura de um metro. Assim, todo o calçadão no novo canal, sem nenhuma obstrução visual, sobe e mora restante sendo instalado sobre a fundação e a cada 10 metros. Cal e Mauá sube mais de um metro, sendo encaixada por uma placa metálica com vedação absoluta entre o ponto e a placa que trancará o rio dentro da altura do muro atual. A equipe considera que a solução garante a mesma proteção do muro sem ser um obstáculo visual e tem a vantagem de proteger todo o empreendimento do novo cal por estar alinhada na beira do rio.

HOTEL: No meio de 25 mil metros quadrados de praças e jardins, o hotel cinco estrelas com 220 apartamentos, 150 vagas de estacionamento e centro de convenções.

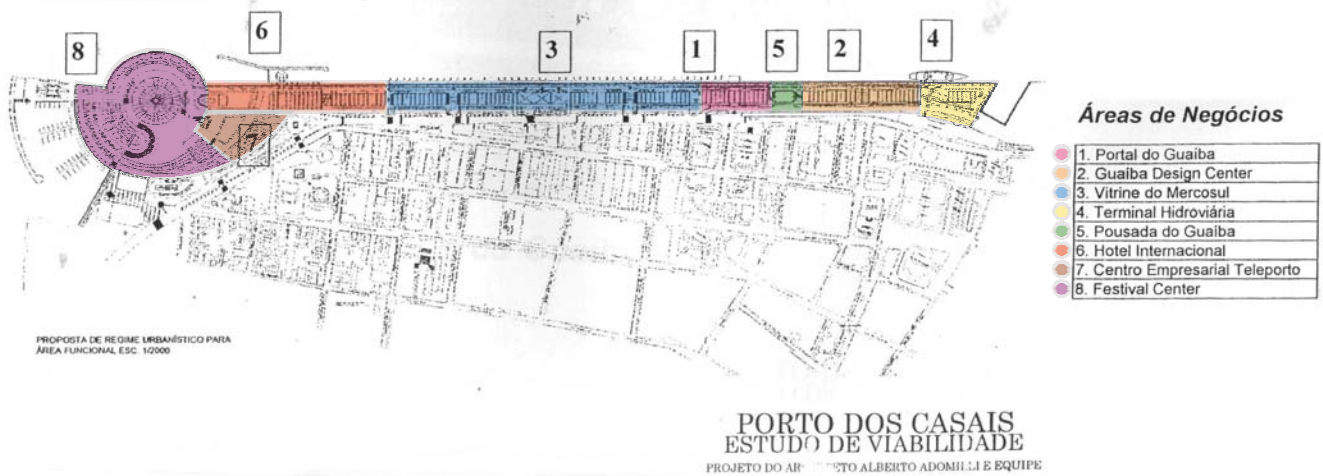


Concurso Porto dos Casais

Proposta vencedor Arq. Alberto Adomilli

11

Porto dos Casais - Estudo de Viabilidade Econômica



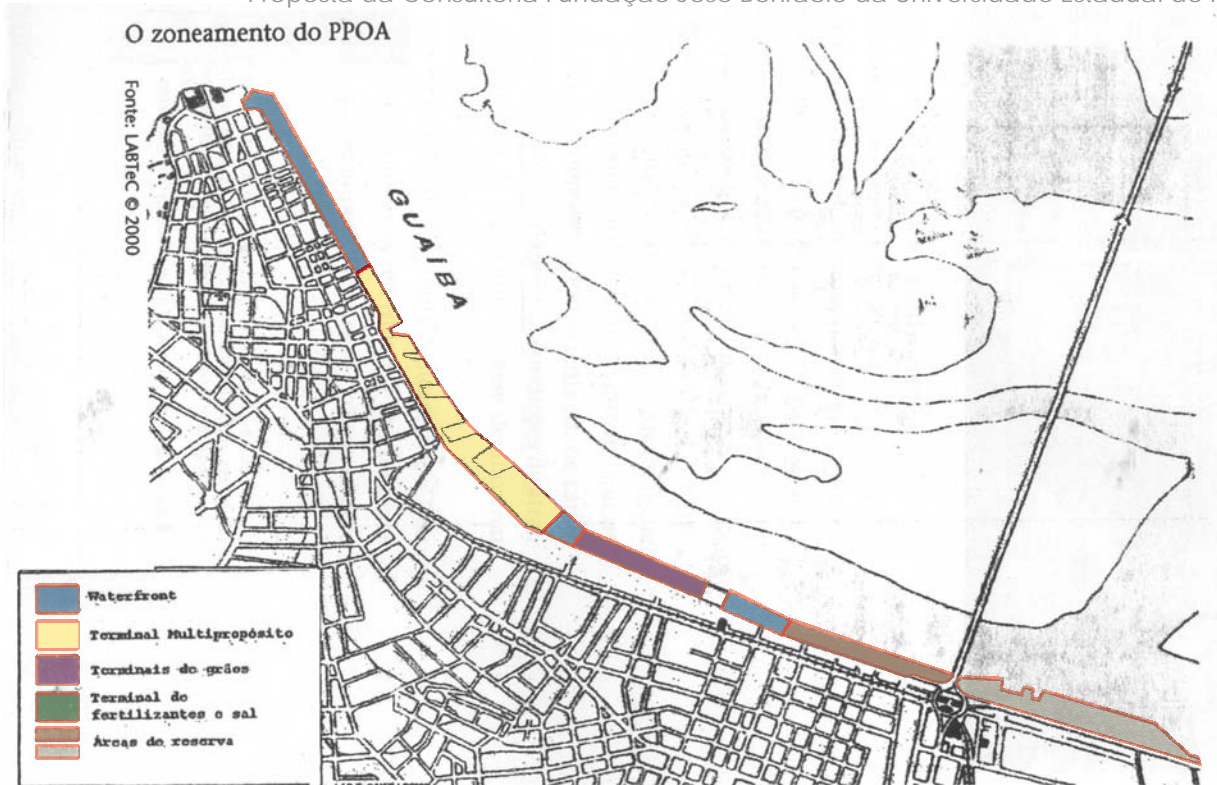
Projeto Porto dos Casais

- Área do compreendendo o Cais Mauá, armazéns do Deprec até a Usina do Gasômetro e a Doca 1, é convertido em uma área de revitalização Urbanística.
- O zoneamento proposto é o descrito na planta acima, uma série de atividades mistas elaboradas em conjunto para potencializar o uso da área.
- O objetivo é criar um complexo turístico, cultural e de Lazer, também capacitado a desempenhar as funções de centro de negócios nacionais e internacionais.
- O projeto previa investimentos públicos e principalmente privados.
- Criar uma interface entre o rio e a cidade na região central além de ressaltar o potencial turístico da cidade de Porto Alegre.

Novo Zoneamento para o Porto de Porto Alegre

Proposta da Consultoria Fundação José Bonifácio da Universidade Estadual do Rio de Janeiro

12

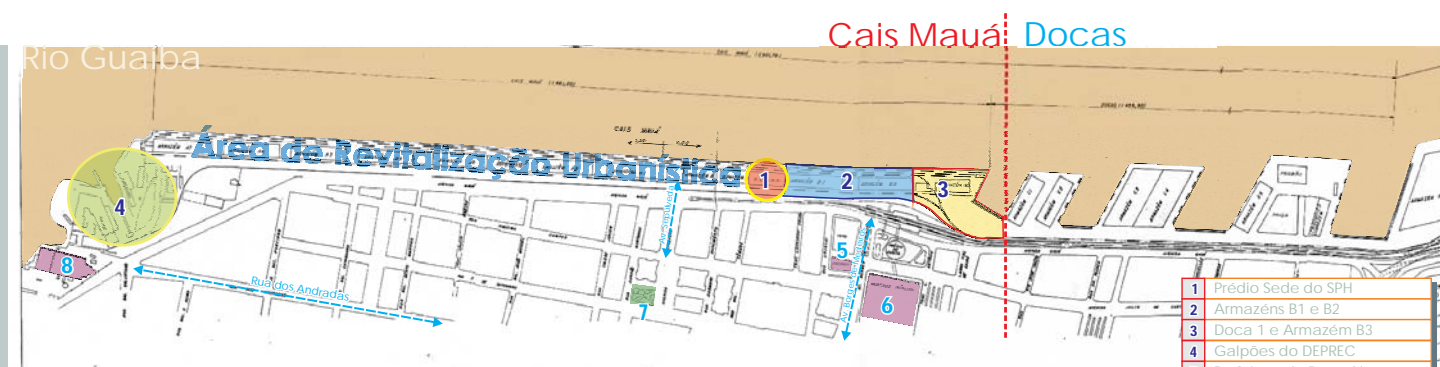


Consultoria Fundação José Bonifácio da Universidade estadual do Rio de Janeiro

- A maioria dos Cais Mauá virá uma área definida como "Waterfront", ou seja, para uma revitalização urbanística com novos usos; uma área de cultura e lazer.
- As docas são aterradas para criação de um novo terminal multipropósito, a única doca mantida é a doca 1, por motivos históricos e para abrigar um terminal hidroviário, mantêm-se os armazéns B1, B2 e B3 associados ao porto e mantêm-se o prédio sede da SPH mantêm suas atividades atuais como sede da autoridade portuária; O edifício do Frigorífico, que poderá servir de escritório e apoio logístico do terminal.
- O cais Navegantes seria convertido em um Terminal de Fertilizantes e sal, conforme o texto do próprio relatório "O Cais navegantes tem que ser reforçado (ou reconstruído se for o caso), para servir a esta função;
- A área atualmente utilizada pelos areeiros e o cais Marcílio Dias será convertido em área de reserva para o Porto de Porto Alegre.

Quadro comparativo entre as propostas

Análise dos fatos



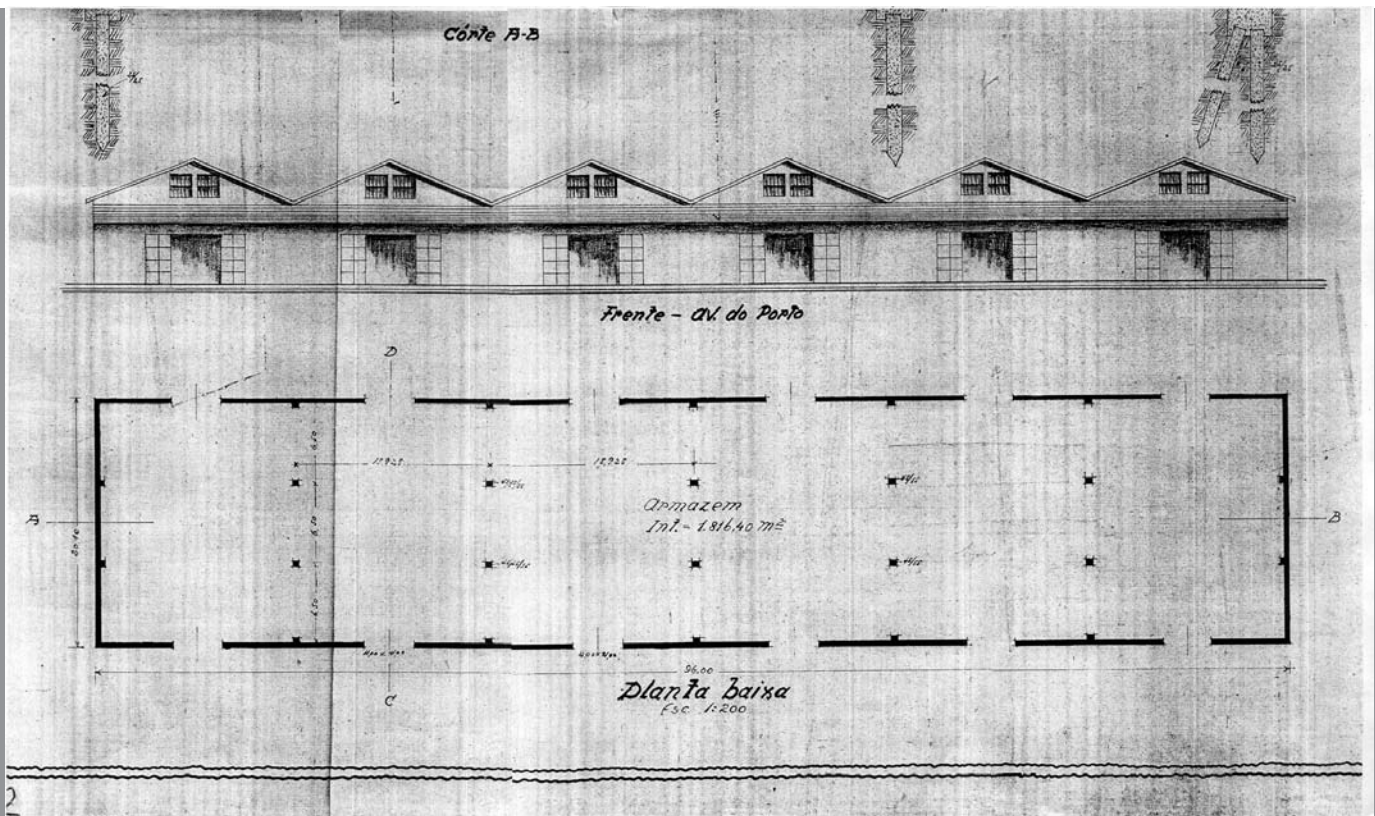
Quadro Comparativo entre as Propostas

Projeto Porto dos Casais	Consultoria Fundação José Bonifácio
Primeiro a revitalização Urbanística, não entra na questão da recuperação das atividades portuárias.	Primeiro a recuperação das atividades portuárias do porto de Porto Alegre, depois a revitalização Urbanística.
Considera como área passível de revitalização Urbanística toda a região entre a Usina do Gasômetro, todo o cais Mauá até a Doca 1.	Considera como área passível de revitalização Urbanística a região entre a Usina do Gasômetro e apenas parte do Cais Mauá, até o edifício sede da SPH.
É prevista a demolição dos galpões das oficinas do DEPREC pois considera mais interessante utilizar a área para novos usos que não são compatíveis com os	É prevista a manutenção dos galpões das oficinas do DEPREC devido a seu valor histórico e arquitetônico. Principalmente o galpão das Tesouras, permite apenas um
O edifício sede da SPH é mantido porém transformado em "Pousada do Guaíba", um Hotel 3 estrelas.	O edifício sede da SPH é mantido em suas atribuições atuais.
Os armazéns B1 e B2 são parte da revitalização, são transformados no "Guaíba Design Center", um shopping center temático.	Os Armazéns B1, B2 e B3 ficam associados ao cais, justifica-se pois se mantém a extremidade do Cais Mauá em atividade para cargas gerais não containerizadas.
Ambas propostas definem a Doca 1 como um Terminal	Ambas propostas definem a Doca 1 como um Terminal
Ambas propostas mantêm o restante dos armazéns do Cais Mauá, porém destinados a novos usos de acordo com a proposta de revitalização Urbanística.	Ambas propostas mantêm o restante dos armazéns do Cais Mauá, porém destinados a novos usos de acordo com a proposta de revitalização Urbanística.

Planta Baixa e Fachadas

Armazém Cais Mauá

1

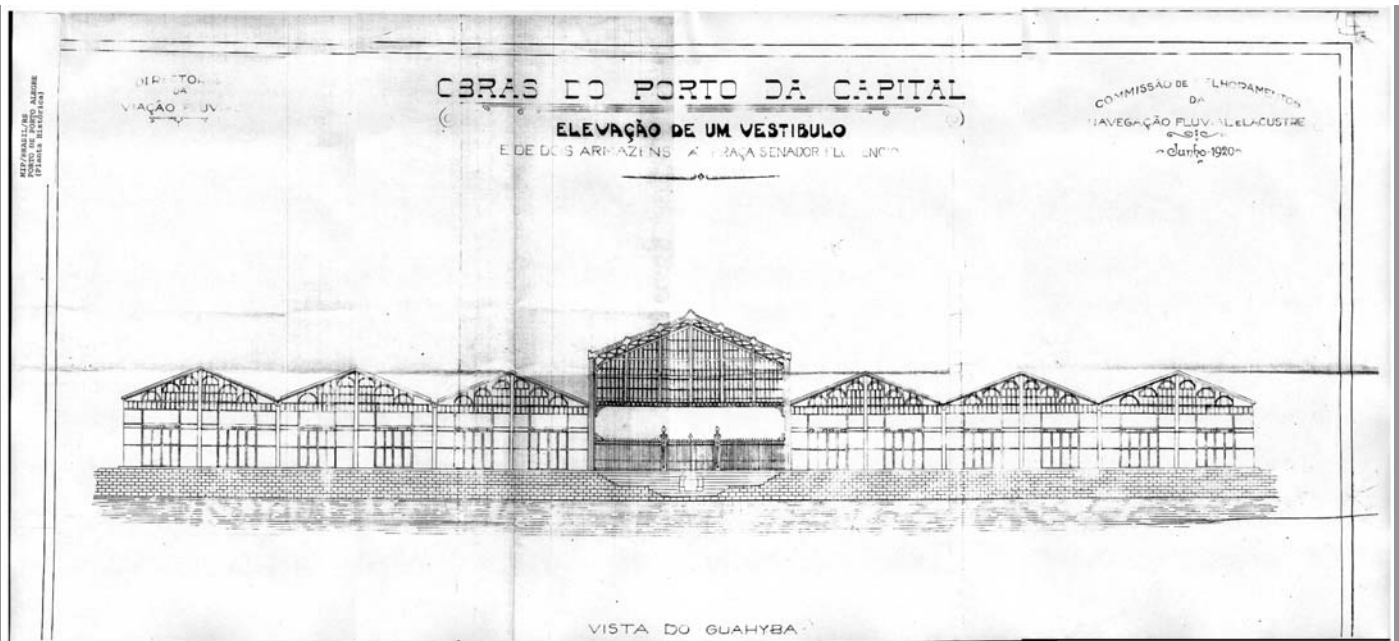


Planta Baixa e Fachada Armazém Cais Mauá, fonte Arquivos do SPH, Superintendência de Portos e Hidrovias.

Fachadas

Portico de Entrada do Cais Mauá

2

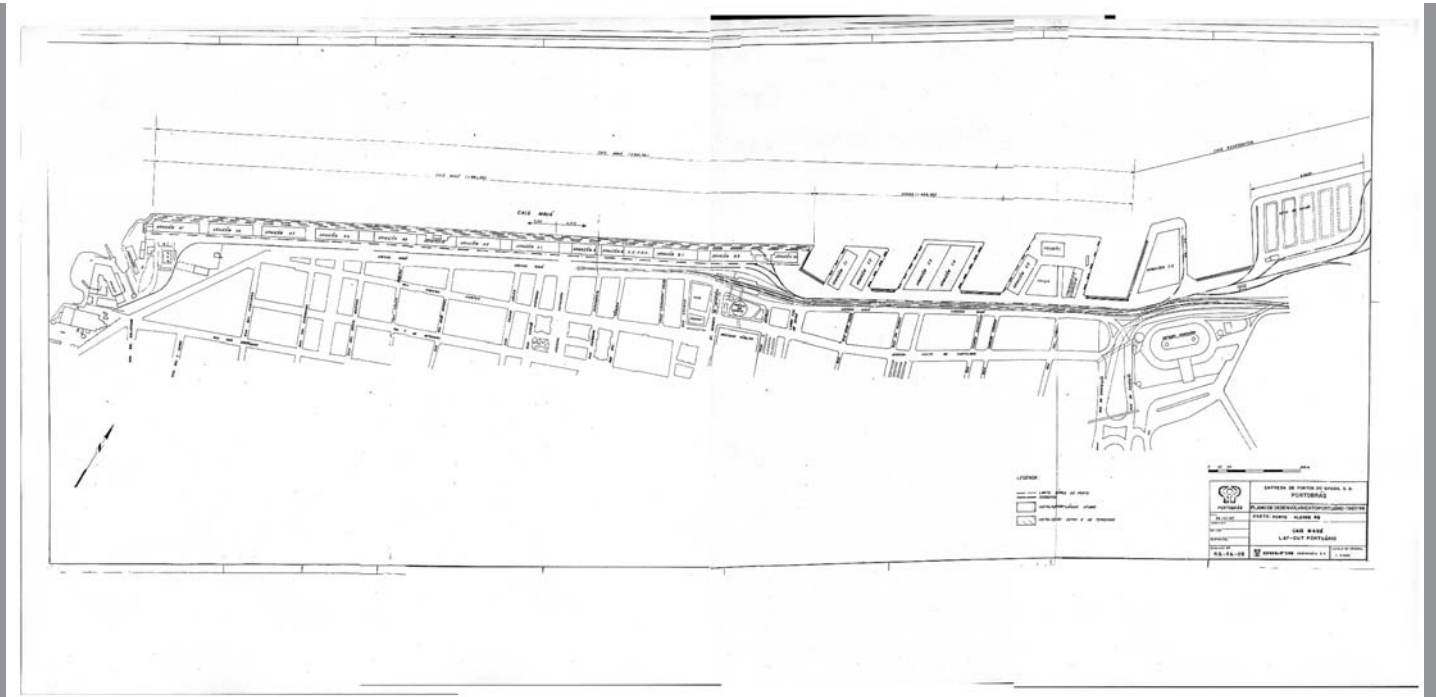


Fachada do Pórtico Central e Armazéns Adjacentes Cais Mauá, fonte Arquivos do SPH, Superintendência de Portos e Hidrovias.

Planta Baixa

Planta Geral do Cais Mauá

3

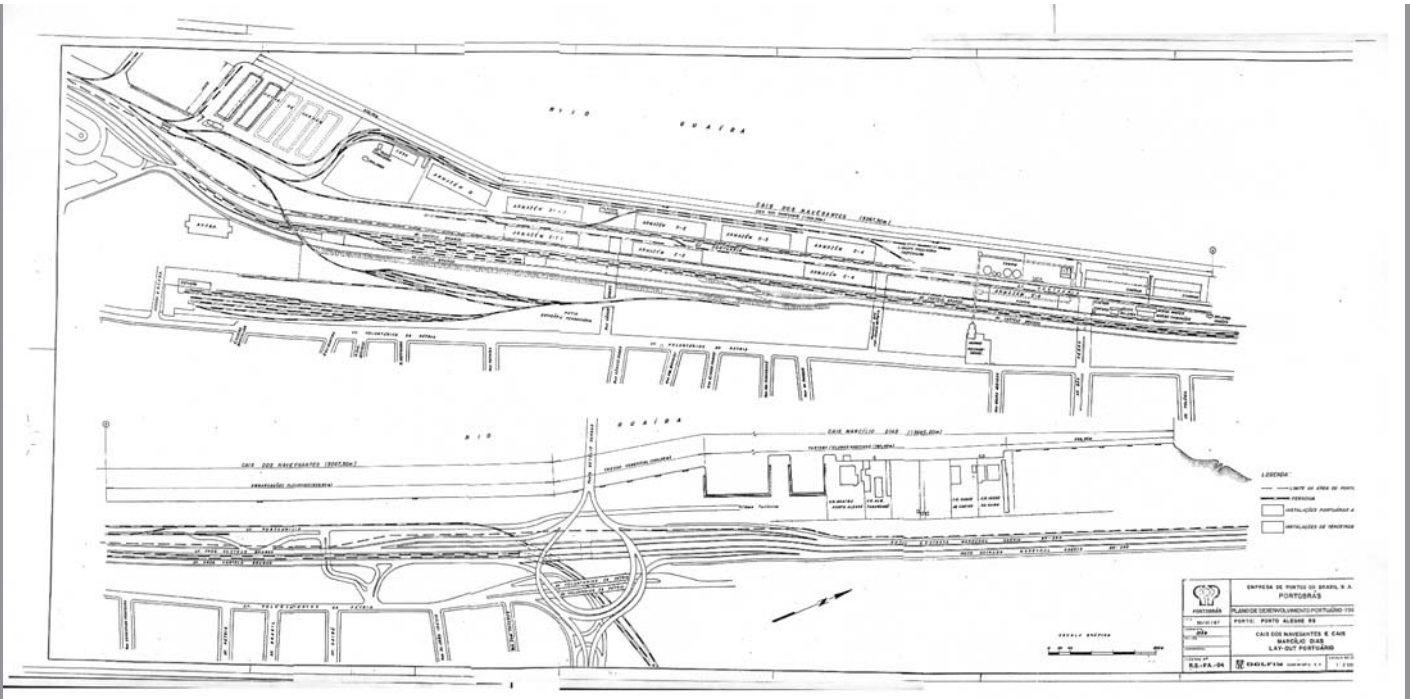


Planta Geral Cais Mauá, fonte Arquivos do SPH, Superintendência de Portos e Hidroviários.

Planta Baixa

Planta Geral do Cais Navegantes

4



Planta Geral Cais Navegantes, fonte Arquivos do SPH, Superintendência de Portos e Hidrovias.

Concurso Porto dos Casais

Propostas Finalistas

10

GERAL

Os projetos que concorrem para o porto da Capital

PROJETO 32

AUTORES: Alberto Adami, Daniela Corbelli, Felipe Pacheco, Patrícia Moura e Eduardo Neves

PROJETO: A equipe desenvolveu uma solução com animação 24 horas. Com boates, shopping, restaurantes panorâmicos, hotéis, heliportos e hotéis, a ideia é que a qualquer hora do dia ou da noite uma parte do calçadão esteja aberta. O que é feito no o porto-alameda para passar o dia e a noite dentro do novo porto sempre mudando de cenário e de opções. O projeto prevê um terminal hidro-turístico numa ponta e um conjunto de casas modernas na outra. O prédio do Depone se transforma em hotel três estrelas e um luxuoso cinco estrelas é construído nas proximidades do Galvões. Um armazém vira shopping de móveis e decoração e outro espaço se transforma no Parque das Elétricas e do Futuro. São construídos três prédios para escritórios, lanchonete e de representação do Mercosul e um shopping no meio de lago e marinha. A Mauá se transforma numa avenida-parque com 3 mil árvores e quatro pistas - duas esportivas, no centro, e duas verticais, nas laterais.

PROJETO 1

AUTORES: Paulo Ricardo Bergamo, Norma Jung, Sonia Marini, Adriana Rocha, Elvira Souza, Eduardo Nolas, Sua Automação Industrial, Orgei Cavalho, Flávio Petracco, Erico Michels

PROJETO: A equipe optou por preservar o calçadão existente e utilizá-lo como espaço para cultura e lazer - criando uma espécie de "calçadão". Nos armazéns A e B, tanto ao porto quanto à beira do rio, foram planejados espaços turísticos e pequenos bares. Os novos armazéns serão divididos em feiras de antiguidades, salas de cinema, museus, oficinas de artesanato, livrarias etc. Há um terminal hidro-turístico, restaurante panorâmico, marinha de barcos, escola náutica e até um barco-museu. Também está previsto um Shopping Náutico - com loja de jet skis e de pedalinhos, cursos de remo, parques de esportes e um jardim das águas - com venda de produtos típicos, comidas, artesanato e shows das diferentes etnias que formam o Rio Grande do Sul.

PROJETO 10

AUTORES: Carlos Alberto Morganti, Cláudia Hegri, Milton Campos e Marco Helweg

PROJETO: A proximidade da equipe foi criar uma solução simples, prática e de fácil execução. Os armazéns serão usados como salas, bares, lojas de artesanato e armazéns. O prédio do Depone se transforma em edifício comercial com grandes conjuntos de escritórios. Na proximidade da Ponta do Galvões haverá uma área reservada a um hotel cinco estrelas e o prédio da Fundação Odepa (Shopping). Na outra ponta, atrás do Mercado Público, o armazém será utilizado como centro de hortifrutigranjeiros. Haverá ainda um Centro de Marinha de Rua, aproveitando os espaços que circundam na central, como quiosques turísticos, lanchonetes e engarrafos. Outros módulos estão reservados para eventos - esportivos, festas e exposições. O projeto garante ainda 12.500 metros quadrados de armazéns para lazer e comércio.

Proteção contra a enchente

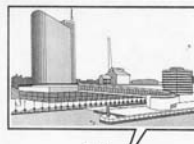
O Muro da Mauá será reduzido de três para um metro e o piso de todos os armazéns será elevado até a altura de um metro. Assim, todo o caso Mauá no mesmo nível, sem nenhuma obstrução visual. Sobre o muro restante serão instalados painéis de iluminação e calha 10 metros. Cais e água suba mais de um metro, serão encalhadas por painéis metálicos com vedação absoluta entre um ponto e outro que isolam o nível dentro da altura do muro atual. A equipe considerou ter eliminado a barreira visual do muro sem perder parte de sua proteção - como se três metros adicionais que permanecem - e, com a elevação do piso dos armazéns, ter protegido todo o empreendimento do novo caso de possíveis cheias.

Proteção contra a enchente



Cai o Muro da Mauá. Surge a cidade que se transforma em muro. Ao longo do calçadão, na beira do rio, é feita uma calçada de 300 placas de concreto. Em caso de enchente, cada placa de três metros de altura é erguida por um muro levantado com braços pneumáticos e encaixado em calhas já existentes. As placas são vedadas entre si com juntas especiais de borracha e presas com parafusos especiais aos pilares de fundação. O custo é de que, com apenas um caminhão, as placas podem ser erguidas em 12 horas. A equipe considerou que a solução garante a mesma proteção do muro sem ser de obstrução visual e tem a vantagem de proteger todo o empreendimento do novo caso por estar alinhada na beira do rio.

HOTEL: Cinco estrelas, 300 apartamentos, escola própria, centro de convenções, restaurante panorâmico, heliporto e volumetria de navio.

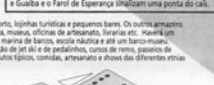


PONTA DA CADEIA: Um caminho cercado de fazendas leva até um farol e uma boia com restaurante. Até lá se chega de canoa.

PARQUE DAS ÁGUAS: Irregularidades do rio serão aproveitadas para a criação de lago e marinha pública, com tobogã, pedalinhos e jet skis. Haverá área sendo construído o prédio da Fogça, Clube e Escola Náutica e o Shopping do Lago, com dois pavimentos - estacionamento no primeiro e pequenas lojas, cafés, restaurantes, salas de cinema, vídeo, jogos e concreto no segundo.



TERMINAL HIDROTURÍSTICO: Barcos regulares entre Porto Alegre e Guaíba e o Farol de Esperança. Incluem uma pista do calçadão.



RESTAURANTE PANORÂMICO: Um braço de 300 metros para dentro do rio tem um restaurante panorâmico flutuante com guindaste no centro funcionando como mirante. No meio, a Praça das Bandeiras.



MARINA: Escola náutica, cursos de remo, passeios de esportes e locação de jet skis e pedalinhos.



Proteção contra a enchente

Cai o Muro da Mauá. Ao longo do calçadão, na beira do rio, é feita uma plataforma de concreto (tijolo natural) que avança de 30 e 60 metros para dentro do rio e abrange até um metro e meio de altura em alguns pontos. São abrigados por trás da barreira. A plataforma tem uma alvenaria progressiva que, em 10 metros, quase não é notada. Ao longo do calçadão, há um jardim com plantas que ajudam a dissipar a força das águas e o empreendimento do novo caso do porto.



HOTEL: No meio de 25 mil metros quadrados de praças e jardins, o hotel cinco estrelas com 220 apartamentos, 150 vagas de estacionamento e centro de convenções.



Evolução Urbana de Porto Alegre

Principais Acontecimentos

5

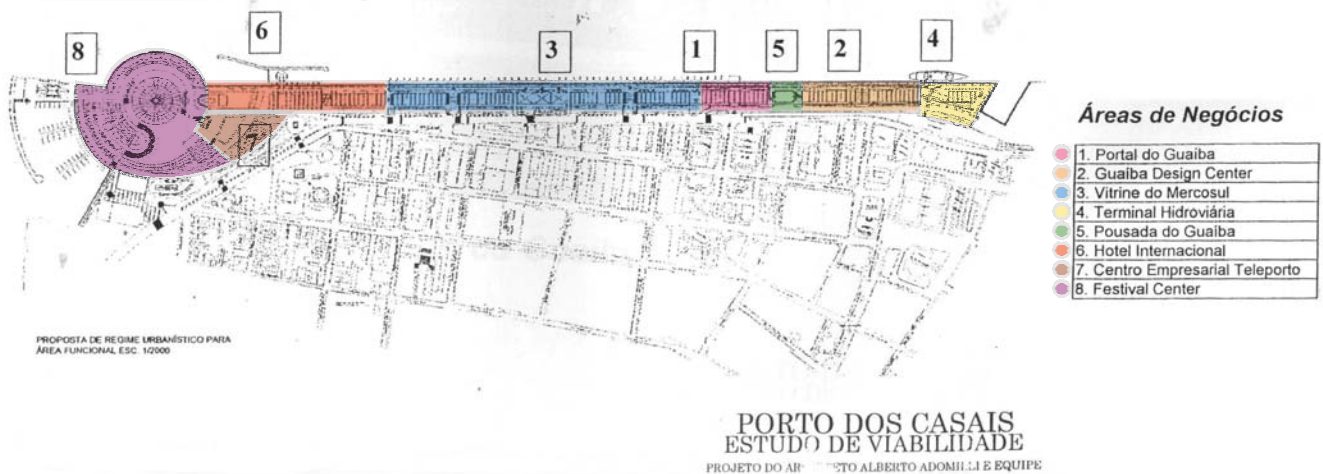
	1680	1772	1820	1890	1945	2002
	Ocupação	O Trigo	Imigração	Industrialização	Metropolização	
	1680 - 1772	1772 - 1820	1820 - 1890	1890 - 1945	1945 - Atualidade	
	Fundação da cidade	Porto Alegre Capital	Imigração	Industrialização - Cais	Metropolização - Muro, Trensurb	
Fatores Socioculturais	<p>Em 1680 a coroa portuguesa inicia a colonização do território à partir do povoado de Laguna. Após 1750, com a celebração do tratado de Madrid o povoamento recebe impulso com a vinda dos açorianos. Surgem agrupamentos em Mostardas, Estreito, Osório, Porto Alegre, Santo Amaro, Taquari, Rio Pardo e Gravataí.</p> <p>Até o fim do período, Porto Alegre, na Sesmaria de Jerônimo de Ornelas, passa de</p>	<p>Em 1773 o núcleo de Porto Alegre torna-se capital da Província, mesmo antes de ser elevada a vila. Há um razoável incremento populacional no município: passa de 1500 habitantes no início para 12 mil ao final do período.</p>	<p>Este Período coincide praticamente com o Império no Brasil. Dois fatos marcam o crescimento de Porto Alegre: um - de natureza política, é constituído pela guerra dos Farrapos (1835 - 1845); o outro - de natureza institucional, consiste na decisão da coroa de promover a vinda de imigrantes para ocupar as partes das terras do sul não dadas como sesmarias para a criação de gado por</p>	<p>No final do século passado todo o hinterland de Porto Alegre encontra-se ocupado e estruturado, em especial a área que muitas vezes é designada por "Colônia Velha". Esta área tributária por excelência na capital, no final do século tornou-se exportadora de mão-de-obra agrícola, através do processo de que roche chamou de "enxamegem" (Roche, p. 319-320): agricultores, através de suas associações ou de sociedades particulares, adquirem glebas em áreas menos densas ou nas frentes agrícolas e vão ocupando em ondas sucessivas as regiões mais afastadas do Rio</p>	<p>Porto Alegre tinha uma população de 263mil habitantes em 1940, passa para 626 mil em 1960, chega a 885mil em 1970.</p> <p>Associados ao processo de metropolização e ao aumento da população vem as dificuldades administrativas e problemas de infraestrutura.</p> <p>O crescimento desordenado vai pouco a pouco se refletindo através de vilas, favelas, populações marginalizadas.</p>	
Fatores Econômicos	<p>Neste século 18, com a divisão das terras em sesmarias, para fins de ocupação, inicia-se a exploração de grandes rebanhos - selvagens - de gado e cavalos.</p> <p>Com a chegada dos açorianos iniciam com a plantação de Trigo. Posteriormente surge a exigência de um porto para escoar a produção através de</p>	<p>O crescimento considerável de Porto Alegre, que passa de um povoado a um núcleo estruturado, deve-se a sua função <i>comercial</i> e a <i>portuária</i>. O seu desenvolvimento é possível devido à produção de trigo na "Região" pelos açorianos, destinada em boa parte à exportação.</p> <p>Assume ela assim a função de apoio à produção agrícola que vai continuar</p>	<p>A primeira metade do século traz grandes dificuldade à economia geral. Dá-se o declínio na produção de trigo, enquanto a pecuária se recente do permanente vaivém das guerras, nas quais as requisições para o aprovisionamento dos combatentes e as incursões inimigas vão dizimando os rebanhos.</p> <p>De meados do século em</p>	<p>A produção policultora da Colônia, associada às agroindústrias nesta área, produzem um nível de vida relativamente bom e um mercado consumidor suficientemente amplo, para possibilitar, em Porto Alegre, o desenvolvimento de uma produção industrial em vista desse mercado.</p> <p>Impulsionado por duas grandes guerras mundiais que forçaram o aumento da produção para sustentar o mercado interno. Observa-se em Porto Alegre a mesma tendência à industrialização</p>	<p>A metropolização representa uma mudança na economia de Porto Alegre.</p> <p>Enquanto as Indústrias começam a sair da capital para a região metropolitana seguindo o curso das BR 116 e BR 101, nos municípios de Canoas, Esteio, Sapucaia, Cachoeirinha, Gravataí, etc.</p> <p>Na capital passa a se concentrar o setor terciário, desenvolve-se diversos ramos comerciais, sedes administrativas, cultura, lazer, os</p>	
Atividade Portuária	<p>Chega ao fim o período de formação do núcleo de Porto Alegre que devido ao fato de estar em meio ao território ocupado e possuidor de sítio elevado junto a um excelente ancoradouro: águas profundas, protegidas dos fortes ventos de sudoeste. Em virtude deste porto, o núcleo tomará dianteira da então capital viamão, sobrepondo-se-lhe devido a</p>	<p>No período o trigo alcança o seu desenvolvimento maior, embora no final já se esboce o rápido declínio do mesmo. Depende-se dos dados a importância do porto de Porto Alegre na exportação do cereal, uma vez que 1808 mais de 50% era feita através dele, em 1813, 75% e, por fim, praticamente a sua totalidade.</p>	<p>Estabelece-se, assim, sob o comando do Porto de Porto Alegre e de seus comerciantes, a coleta de produção, a sua exportação, bem como a importação dos bens requeridos pelas novas populações e a sua vida econômica e social.</p> <p>Surgem as companhias de Navegação realizando transporte de Carga e Passageiros.</p> <p>Em 1890 já haviam sido</p>	<p>São realizadas duas grandes obras de infra-estrutura, cuja significação para a cidade precisa ser interpretada: são elas o Cais do Porto (de 1914 a 1922) e a abertura da Avenida Farrapos (1940).</p> <p>A inauguração do porto se dá em 1922; ainda neste período ocorre a grande enchente responsável pela criação do muro da mauá.</p>	<p>O porto vive seu momento de ascensão e queda. A atividade portuária manteve-se em crescimento até 1975, ano a partir do qual começa o declínio das atividades portuárias, até atingir a situação atual.</p> <p>Os motivos para o declínio da atividade portuária são diversos: a conclusão do porto de Rio Grande; O desenvolvimento do transporte rodoviário; declínio da navegação de</p>	

Concurso Porto dos Casais

Proposta vencedor Arq. Alberto Adomilli

11

Porto dos Casais - Estudo de Viabilidade Econômica



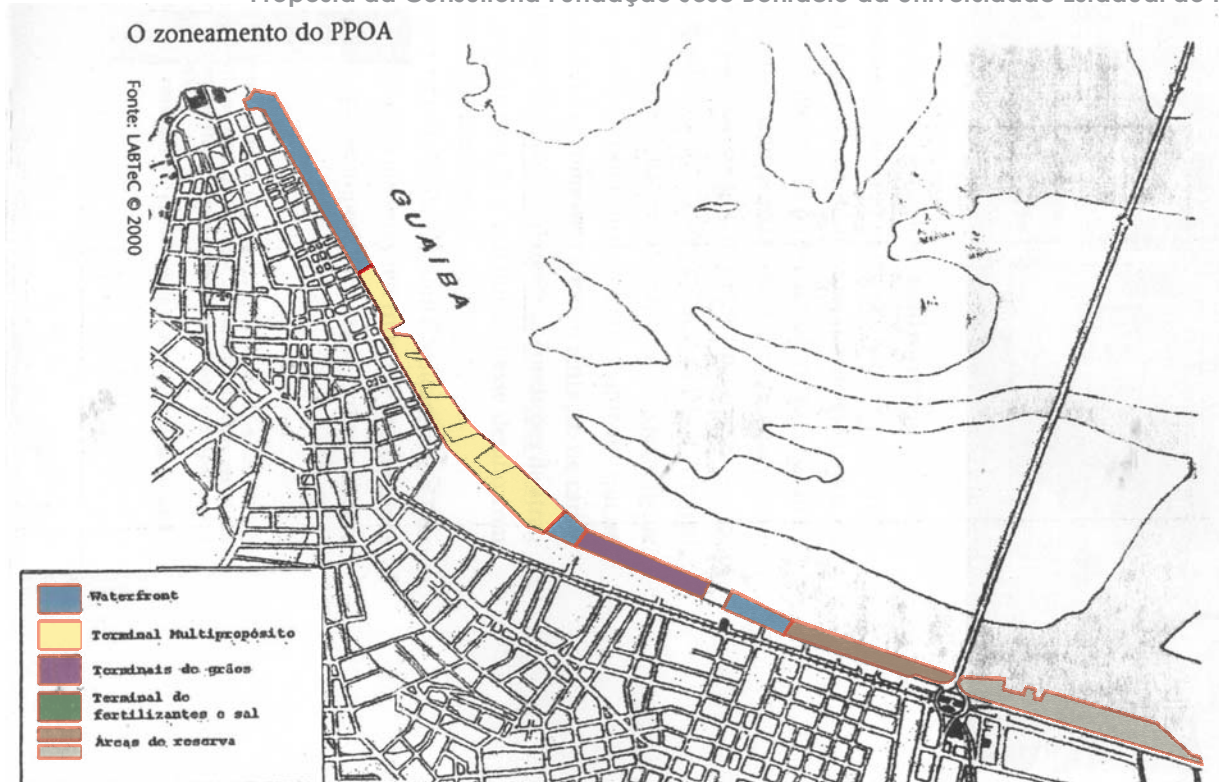
Projeto Porto dos Casais

- Área do compreendendo o Cais Mauá, armazéns do Deprec até a Usina do Gasômetro e a Doca 1, é convertido em uma área de revitalização Urbanística.
- O zoneamento proposto é o descrito na planta acima, uma série de atividades mistas elaboradas em conjunto para potencializar o uso da área.
- O objetivo é criar um complexo turístico, cultural e de Lazer, também capacitado a desempenhar as funções de centro de negócios nacionais e internacionais.
- O projeto previa investimentos públicos e principalmente privados.
- Criar uma interface entre o rio e a cidade na região central além de ressaltar o potencial turístico da cidade de Porto Alegre.

Novo Zoneamento para o Porto de Porto Alegre

Proposta da Consultoria Fundação José Bonifácio da Universidade Estadual do Rio de Janeiro

12



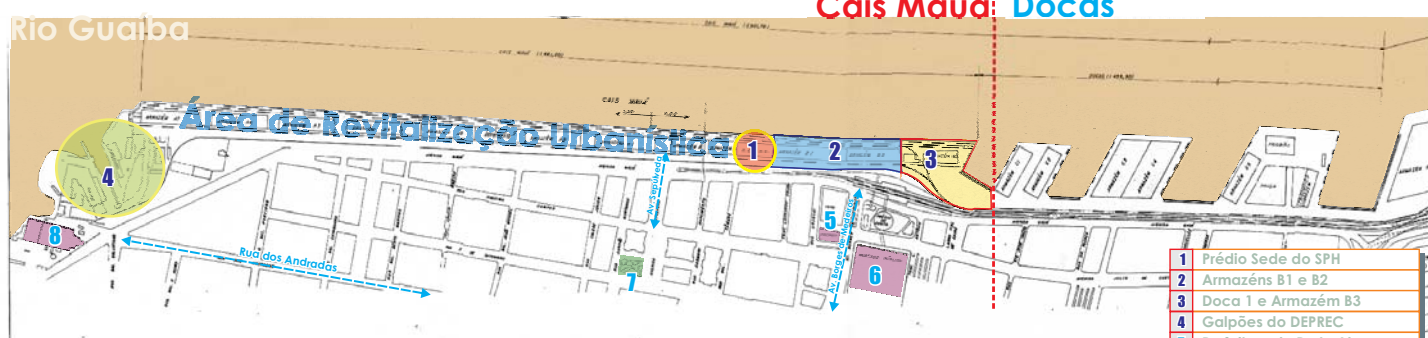
Consultoria Fundação José Bonifácio da Universidade estadual do Rio de Janeiro

- A maioria dos Cais Mauá virá uma área definida como "Waterfront", ou seja, para uma revitalização urbanística com novos usos; uma área de cultura e lazer.
- As docas são aterradas para criação de um novo terminal multipropósito, a única doca mantida é a doca 1, por motivos históricos e para abrigar um terminal hidroviário, mantêm-se os armazéns B1, B2 e B3 associados ao porto e mantêm-se o prédio sede da SPH mantêm suas atividades atuais como sede da autoridade portuária; O edifício do Frigorífico, que poderá servir de escritório e apoio logístico do terminal.
- O cais Navegantes seria convertido em um Terminal de Fertilizantes e sal, conforme o texto do próprio relatório "O Cais navegantes tem que ser reforçado (ou reconstruído se for o caso), para servir a esta função;
- A área atualmente utilizada pelos areeiros e o cais Marcílio Dias será convertida em área de reserva para o Porto de Porto Alegre.

Quadro comparativo entre as propostas

Análise dos fatos

Cais Mauá Docas



- 1 Prédio Sede do SPH
- 2 Armazéns B1 e B2
- 3 Doca 1 e Armazém B3
- 4 Galpões do DEPREC
- 5 Prefeitura de Porto Alegre
- 6 Mercado Público
- 7 Praça a Alfândega
- 8 Usina do Gazômetro

Quadro Comparativo entre as Propostas

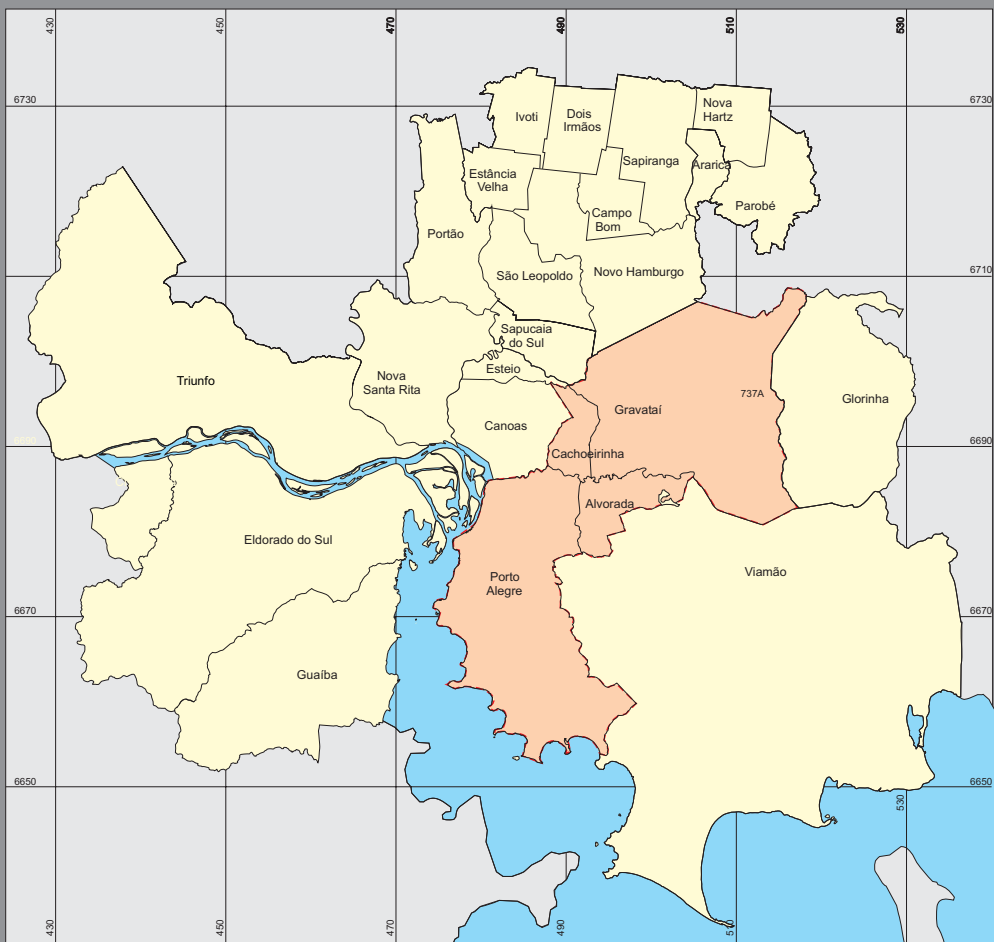
Projeto Porto dos Casais	Consultoria Fundação José Bonifácio
Primeiro a revitalização Urbanística, não entra na questão da recuperação das atividades portuárias.	Primeiro a recuperação das atividades portuárias do porto de Porto Alegre, depois a revitalização Urbanística.
Considera como área passível de revitalização Urbanística toda a região entre a Usina do Gasômetro, todo o cais Mauá até a Doca 1.	Considera como área passível de revitalização Urbanística a região entre a Usina do Gasômetro e apenas parte do Cais Mauá, até o edifício sede da SPH.
É prevista a demolição dos galpões das oficinas do DEPREC pois considera mais interessante utilizar a área para novos usos que não são compatíveis com os	É prevista a manutenção dos galpões das oficinas do DEPREC devido a seu valor histórico e arquitetônico. Principalmente o galpão das Tesouras, permite apenas um
O edifício sede da SPH é mantido porém transformado em "Pousada do Guaíba", um Hotel 3 estrelas.	O edifício sede da SPH é mantido em suas atribuições atuais.
Os armazéns B1 e B2 são parte da revitalização, são transformados no "Guaíba Design Center", um shopping center temático.	Os Armazéns B1, B2 e B3 ficam associados ao cais, justifica-se pois se mantém a extremidade do Cais Mauá em atividade para cargas gerais não containerizadas.
Ambas propostas definem a Doca 1 como um Terminal	Ambas propostas definem a Doca 1 como um Terminal
Ambas propostas mantêm o restante dos armazéns do Cais Mauá, porém destinados a novos usos de acordo com a proposta de revitalização Urbanística.	Ambas propostas mantêm o restante dos armazéns do Cais Mauá, porém destinados a novos usos de acordo com a proposta de revitalização Urbanística.

Região Metropolitana

Interface Rio - Centro

8

Bacia Hidrográfica



Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)