

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
MESTRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: DESENHO URBANO

UM PORTO VAZIO NO CENTRO DA CAPITAL GAÚCHA

Vazios Urbanos na cidade contemporânea:
situação atual e propostas para sua utilização

Por:

Tais Trevisan

Orientador:

Prof. Dr. Marco Aurélio Filgueiras Gomes

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia como parte dos requisitos para obtenção de título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

SALVADOR

2004

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
MESTRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: DESENHO URBANO

UM PORTO VAZIO NO CENTRO DA CAPITAL GAÚCHA

Vazios Urbanos na cidade contemporânea:
situação atual e propostas para sua utilização

Tais Trevisan

Orientador: Prof. Dr. Marco Aurélio Filgueiras Gomes

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia como parte dos requisitos para obtenção de título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovada em: ___/___/___

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Marco Aurélio Filgueiras Gomes

Prof. Dr. Angelo Serpa

Prof. Dr. Francisco Costa

A Gustavo por ter me ensinado, mesmo sem querer, a caminhar com minhas
próprias pernas e a buscar forças para reconstruir
um caminho em busca do meu “eu”.

A sua presença, proteção e luz, em todos os momentos desta caminhada.

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. Marco Aurélio Filgueiras Gomes, pela incansável orientação, disponibilidade e atenção, e por me mostrar o melhor caminho para atingir meus objetivos e a construir o presente trabalho explorando ao máximo seu potencial.

Aos professores, colegas e amigos do mestrado, pela pronta aceitação, pela troca de conhecimentos, pela amizade e companheirismo.

A Jandira Assis Borges, pela atenção, paciência, disponibilidade e carinho sempre a mim dispensados.

Ao CNPq, pelo apoio indispensável.

Aos meus pais, pelo amor, pela incansável presença, pelo incentivo, pela credibilidade, e principalmente pelo constante suporte emocional e financeiro.

Aos meus irmãos, pela força, estímulo, paciência e compreensão nos momentos de ausência e exaustão.

A minha grande família e aos meus amigos, que mesmo distante, sempre se fizeram presentes.

A minha família “baiana”, Gino e Nina, pela acolhida e pelo apoio, tornando o momento em que vivi em Salvador, uma rica experiência de vida.

A Prof.^a Adriana Marques Rossetto, por despertar minha paixão pelo urbanismo e por me introduzir no mundo da pesquisa e na vida acadêmica. E especialmente, pelo espelho de profissional e pela “mãe” que foi em muitos momentos.

A prefeitura Municipal e a Secretaria de Planejamento de Porto Alegre, nas pessoas de Luciano Brune, Maria da Graça Wilginfritz, Ligia Burichelli e Cláudio Lago. E, também, aos funcionários da Biblioteca do DEPRC, Maria da Graça C. Pascoal e Jorge G. T. Fernandes; a Naida L. Menezes do Museu José Felizardo de Porto Alegre; a Tagôre Vieira, da Equipe de Patrimônio Histórico e Cultural de Porto Alegre; e em especial, à arquiteta e coordenadora do Programa Monumenta, Briane Panitz Bicca, pela paciência e a historiadora Zita Possamai pela orientação; e outros que por descuido possam não estar citados.

Em tempo, agradeço a todos que de uma forma ou outra, contribuíram para a realização deste trabalho.

SUMÁRIO

SUMÁRIO	5
LISTA DE ILUSTRAÇÕES.....	7
LISTA DE ANEXOS.....	11
RESUMO.....	12
ABSTRACT.....	13
INTRODUÇÃO.....	14
1. Vazios Urbanos na Cidade Contemporânea	18
1.1 - Breve contexto histórico dos <i>vazios urbanos</i>	21
1.2 - Conceituando o <i>vazio urbano</i>	26
1.3 - Classificando os <i>vazios</i> da Cidade Contemporânea.....	29
1.3.1 – Espaços não ocupados:	29
1.3.2 – Vazios urbanos decorrentes de espaços urbanos anteriormente ocupados que se tornam livres por razões ocasionais, acidentais ou propositais.....	32
1.3.3 - Vazios urbanos decorrentes da desocupação de edificações de atividades de médio e grande porte ou áreas e imóveis em processo de degradação social e urbanística.....	33
2 – Políticas públicas e estratégias urbanísticas como solução para os <i>Vazios Urbanos</i>	47
2.1 - Políticas Públicas.....	48
2.1.1 – Constituição Brasileira de 1988.....	48
2.1.2 – Agenda 21	52
2.1.2.1 – Agenda 21 Global	52
2.1.3 – Estatuto da Cidade	57
2.2 – Estratégias Urbanísticas e de Planejamento.....	61
2.2.1 – Planejamento Estratégico.....	65
2.3 – Propostas de (Re) Utilização dos <i>Vazios</i>	70
2.3.1 – “Revitalizando” Vazios.....	72
2.3.1.1 – Revitalizando centros.....	75
2.3.1.2 – Revitalizando zonas portuárias	81

3 – Um Vazio no Porto de Porto Alegre.....	87
3.1 – A cidade de Porto Alegre	87
3.2 – O histórico do porto e a evolução urbana da cidade de Porto Alegre	91
3.3 - O Porto de Porto Alegre.....	102
3.3.1 – Histórico do Porto	103
3.3.2 – A Construção do Porto	104
3.3.2.1 – O Muro da Mauá	111
3.3.3 – Situação Atual do Porto de Porto Alegre	117
3.3.3 - Tombamento Histórico do cais Mauá	126
3.4 - Um porto vazio no centro da capital gaúcha	129
3.4.1 – Propostas	133
3.4.1.1 - Primeiras propostas	134
3.4.1.2 - Concurso Nacional Porto dos Casais	137
3.4.1.3 – Área de Lazer do Cais do Porto.....	149
3.4.1.4 - Projeto da Marina Pública.....	155
3.4.1.5 - Píer Dado Bier	157
3.4.1.6 - Um Novo Cais para Porto Alegre.....	158
3.4.1.7 - Projeto Monumenta.....	159
3.4.1.8 – Casa Cor RS nos armazéns do Cais Mauá.....	161
3.4.1.9 – Novo Porto dos Casais	163
3.4.1.10 – Concurso Centro Cultural Banco do Brasil.....	166
CONCLUSÃO	170
BIBLIOGRAFIA.....	179

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

- Ilustração 01 - Vista do local do desastre do World Trade Center – jogos de canhão de luz para representar ou simbolizar as torres destruídas, enquanto aguardam projeto. E a lembrança das duas torres antes do ataque terrorista. Fonte: Web.
- Ilustração 02 - Fotos de Vazios em Belo Horizonte. Fonte: (TEIXEIRA, 1998).
- Ilustração 03 - Antiga fábrica de soda cáustica. São Gonçalo - RJ. Fonte: (MENDONÇA, 2001).
- Ilustração 04 - Antiga fábrica de fósforos Fiat Lux. São Gonçalo - RJ. Fonte: (MENDONÇA, 2001).
- Ilustração 05 - A grande escala do complexo de uso misto em Rowes Wharf, Boston, não impede o acesso à água, onde estão restaurantes, piers públicos e slips para barcos particulares (1991). Arquitetos: Skidmore,Owins & Merrill. Fonte: (DEL RIO, 2001).
- Ilustração 06 - Seattle construiu-se sobre o êxito consolidado da recuperação da sua frente marítima, tanto com projetos de renovação, como de nova construção (1997). Fonte: (POWELL, 2000).
- Ilustração 07 - Boston, entre o centro cívico e o waterfront, o conjunto histórico do Quincy Market e Faneuil Hall foi reciclado em centro comercial gastronômico (1990). Arquiteto Benjamin Thompson. Fonte: (DEL RIO, 2001).
- Ilustração 08 - Inner Harbor, Baltimore. Revitalização do porto histórico na área central. Fonte: (DEL RIO, 2001).
- Ilustração 09 - Vistas da revitalização das Docklands de Londres. Fonte: Web.
- Ilustração 10 - Boston, entre o centro cívico e o waterfront, o conjunto histórico do Quincy Market e Faneuil Hall, reciclado em centro comercial e gastronômico. Arquiteto Benjamin Thompson. Fonte: (DEL RIO 2000/2001 e LORES, 2003).
- Ilustração 11 - Aquário Nacional em Inner Harbor, Baltimore. Cambridge Seven Architects. Fonte: (DEL RIO 2000/2001 e LORES, 2003).
- Ilustração 12 - Puerto Madero - Buenos Aires. Fonte: (DEL RIO 2000/2001).
- Ilustração 13 - Puerto Madero - Buenos Aires. Fonte: (DEL RIO 2000/2001).
- Ilustração 14 - Rotterdã - Antes Área Portuária decadente, hoje, Edifícios de escritório e residenciais, teatros e calçadão. Fonte: (DEL RIO 2000/2001).
- Ilustração 15 - Londres - A nova prefeitura da Cidade nas Docklands. Fonte: (DEL RIO 2000/2001 e LORES, 2003).
- Ilustração16 - Casa Romário Martins, no Largo da Ordem, em Curitiba. Fonte: Web.

Ilustração 17 - Bebedouro e a Casa Vermelha, no Largo da Ordem, em Curitiba. Fonte: Web.

Ilustração 18 - Centro Histórico de Salvador - Pelourinho - BA. Fonte: Web.

Ilustração 19 - Centro Histórico de Salvador - Pelourinho - BA. Fonte: Web.

Ilustração 20 - Área do South Street Seaport, Nova Iorque, mostrando, após a via expressa suspensa, a área de eventos e o shopping-center Pier 17, inspirado na arquitetura portuária. Arquiteto: Benjamin Thompson. Fonte: (DEL RIO 2000/2001).

Ilustração 21 - Pier 17 no South Street Seaport em Nova York. Fonte: (DEL RIO 2000/2001).

Ilustração 22 - Centro de exposições em Darling Harbor, área recuperada do porto de Sidney, Austrália. Arquiteto Philip Cox. Fonte: (DEL RIO, 2001).

Ilustração 23 - Museu Guggenheim, tornado ícone internacional de Bilbao, Espanha; fundamental na revitalização da área portuária e central. Arquiteto: Frank Gehry. Fonte: (DEL RIO, 2000).

Ilustração 24 - Localização do Rio Grande do Sul no Brasil. Fonte: Web.

Ilustração 25 - Mapa do Rio Grande do Sul com a localização de Porto Alegre. Fonte: Web.

Ilustração 26 - Mapa de Porto Alegre. Fonte: (OLIVEIRA, 1989, anexo Mapa 02).

Ilustração 27 - Trapiches próximos ao Mercado Público- 1897. Fonte: Revista Arquitetura e Construção - nov.2001.

Ilustração 28 - Trapiches da Rua Voluntários da Pátria - Porto Alegre - início do séc. XX. Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre.

Ilustração 29 - Localização do porto de Porto Alegre em relação aos principais portos do Estado. Fonte: Web.

Ilustração 30 - Fotos do porto e seus trapiches - ano de 1910. Foto: Virgílio Calegari. Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre

Ilustração 31 - Visões das instalações do Cais Mauá - 1930. Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre

Ilustração 32 - Visão do Cais do Porto de Porto Alegre - 1958. Foto: Léo Guerreiro & Pedro Flores. Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre.

Ilustração 33 - Visão do Cais do Porto de Porto Alegre - 1958. Foto: Léo Guerreiro & Pedro Flores. Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre.

Ilustração 34 - Enchente de 1941, as águas inundaram todo o centro e a zona portuária. Detalhe: Mercado Público. Fonte: Museu de Porto Alegre.

Ilustração 35 - Enchente de 1941, as águas inundaram todo o centro e a zona portuária. Detalhe: Porto. Fonte: Museu de Porto Alegre.

Ilustração 36 - Imagem da Avenida Mauá e do cais do porto, em 1961, antes da construção do muro. Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre.

Ilustração 37 - Imagem da Avenida Mauá e do cais do porto, em 1996, após a construção do muro e da implantação da Estação do Trensurb - metrô. Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre.

Ilustração 38 - Imagens do Muro da Mauá - visão externa da Praça da Alfândega em direção ao porto, em setembro de 2003. Foto: Tais Trevisan.

Ilustração 39 - Imagens do Muro da Mauá - visão interna entre os armazéns e o muro, em setembro de 2003. Foto: Tais Trevisan.

Ilustração 40 - Cais Mauá - 1990. Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

Ilustração 41 - Visão Geral do Setor 1 - Cais Mauá. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.

Ilustração 42 - Início do Setor 1 - Docas - Cais Mauá - 1998. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.

Ilustração 43 - Início do Setor 1 - Docas - Cais Mauá - 1998. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.

Ilustração 44 - Setor 1 - Sede Deprec, os armazéns A e B e o pórtico - Cais Mauá - 1998. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.

Ilustração 45 - Setor 1 - Armazéns A, Área do antigo Deprec e o Gasômetro - Cais Mauá. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.

Ilustração 46 - Setor 1 - Ponta do Gasômetro - Cais Mauá. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.

Ilustração 47 - Setor 1 - Área do Antigo Deprec - Cais Mauá. Foto: Tais Trevisan.

Ilustração 48 - Setor 1 - Área do Antigo Deprec - Cais Mauá. Foto: Tais Trevisan.

Ilustração 49 - Início do Setor 2 - Silos do CESA - Cais Navegantes. Foto: Tais Trevisan.

Ilustração 50 - Setor 2 - Silos do CESA - Cais Navegantes. Foto: Tais Trevisan.

Ilustração 51 - Setor 2 - Armazéns - Cais Navegantes. Foto: Tais Trevisan.

Ilustração 52 - Setor 2 - Armazenamento de Areia e Cascalho. Foto: Tais Trevisan.

Ilustração 53 - Final do Setor 2 - Visão geral do Cais Navegantes e parte do Cais Marcílio Dias, após a Ponte. 1998. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.

Ilustração 54 - Setor 2 - Visão geral do Cais Marcílio Dias. 1998. Foto: Tais Trevisan.

Ilustração 55 - Visão geral da zona portuária de Porto Alegre, 2004. Foto: Tais Trevisan.

Ilustração 56 - Detalhes dos Armazéns A e B, Pórtico Central e dos guindastes do Cais Mauá. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

Ilustração 57 - Detalhes dos Armazéns A e B, Pórtico Central e dos guindastes do Cais Mauá. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

Ilustração 58 - Detalhes dos Armazéns A e B, Pórtico Central e dos guindastes do Cais Mauá. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

Ilustração 59 - Detalhes dos Armazéns A e B, Pórtico Central e dos guindastes do Cais Mauá. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

Ilustração 60 - Perspectiva do Projeto Cais do Porto, de 1988. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre – SMOV.

Ilustração 61 - Perspectiva do Projeto Cais do Porto, de 1988. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre – SMOV.

Ilustração 62 - Perspectiva do Projeto Cais do Porto, de 1988. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre – SMOV.

Ilustração 63 - Foto da Maquete do Projeto Porto dos Casais – 1996. Fonte: Revista Dito & Feito.

Ilustração 64 - Implantação do Projeto Porto dos Casais. Fonte: Revista Projeto e Design.

Ilustração 65 - Detalhes dos Armazéns A e B. Fonte: Revista Projeto e Design.

Ilustração 66 - Planos para a área do Deprec - as áreas tracejadas seriam os prédios a serem demolidos. Fonte: Jornal Zero Hora.

Ilustração 67 - Proposta do Projeto da Marina Pública. Fonte: Jornal Zero Hora.

Ilustração 68 - Maquete Eletrônica do Projeto Píer Dado Bier. Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

Ilustração 69 - Pórtico Central do cais do Porto Mauá, antes da restauração. Foto: Tais Trevisan.

Ilustração 70 - Pórtico Central do cais do Porto Mauá, antes da restauração. Foto: Tais Trevisan.

Ilustração 71 - Pórtico Central do cais do Porto Mauá, após a restauração. Foto: Tais Trevisan.

Ilustração 72 - Intervenção feita no ancoradouro do cais junto ao Guaíba, durante a Casa Cor. Fonte: Caderno Especial Casa Cor 2003 – Jornal Zero Hora.

Ilustração 73 - Um dos lofts projetados para ocupar os armazéns. Fonte: Caderno Especial Casa Cor 2003 – Jornal Zero Hora.

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 01 - Planta de Situação e Acessos do porto de Porto Alegre. Fonte: DEPREC.

ANEXO 02 - Mapa das Instalações Portuárias. Fonte: DEPREC.

ANEXO 03 - Mapa setorial do porto de Porto Alegre. Fonte: DEPREC.

ANEXO 04 - Diretrizes para a revitalização do cais Mauá. Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

RESUMO

A partir de um panorama abrangente dos principais processos que influenciam na produção do espaço urbano dentro da prática urbanística contemporânea ou “pós-moderna”, questiona-se aqui o entendimento da realidade do fenômeno dos *vazios urbanos* em nossas cidades.

Ao identificar o espaço que ocupam os *vazios urbanos*, hoje e no processo histórico urbanístico, este estudo objetiva compreender a realidade desses espaços na cidade contemporânea, analisando seu papel atual na dinâmica urbana e a importância dos mesmos para os agentes públicos e privados, tendo em vista a configuração atual da cidade.

Para chegarmos ao objetivo proposto, foram observados alguns dos principais processos urbanos característicos da contemporaneidade, tendo como preocupação maior a formulação e a delimitação do problema dos *vazios* no desenho urbano. Considerando necessária uma discussão sobre o papel dos *vazios urbanos* no contexto da cidade contemporânea; quais os conceitos e os tipos existentes de *vazios*, considerando diferentes posições ideológicas; quais as causas e conseqüências de sua existência no espaço urbano; que relações existem entre os mesmos e as políticas públicas e estratégias urbanísticas atuais; e quais as possibilidades de utilização ou reutilização dessas áreas urbanas.

Em seguida com base neste referencial teórico levantado, foi realizado um estudo de caso na zona portuária da cidade de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, onde se pretende analisar sua situação atual, caracterizada como *vazio* -, e as principais propostas para sua reutilização. Observando na prática como vêm sendo tratados esses espaços pela iniciativa pública e privada, e a interferência deles no cotidiano da cidade.

Palavras-chaves: *vazios urbanos*, desenho urbano, urbanismo contemporâneo, reutilização de *vazios urbanos*;

ABSTRACT

From an including panorama of the main processes that influence in the production of the urban space of the practical urbanistic contemporary or "after-modern", the agreement of the reality of the phenomenon of the *urban emptiness* in our cities is questioned here.

When identifying the space that occupies the *urban emptiness*, today and in the urbanistic historical process, this study has the objective to understand the reality of these spaces in the contemporary city, analyzing its current paper in the urban dynamic and the importance of the same ones for the public and private agents, in view of the current configuration of the city.

To arrive at the considered objective, had been observed some of the main characteristic urban processes of the contemporaneity, having as a bigger concern the formulation and the delimitation of the problem of the *emptiness* in the urban drawing. Considering necessary a quarrel about the *urban emptiness* in the context of the contemporary city; which the existing concepts and types of emptiness, considering different ideological positions; which the causes and consequences of its existence in the urban space; which relations there are between same and the public politics and current urbanistic strategies; and which the possibilities of use or reutilize of these urban areas.

After that with base in this theoretical reference, a study of case in the port zone of the city of Porto Alegre, capital of the Rio Grande do Sul, where it intends to analyze its current situation, characterized as *empty* -, and the main proposals for its reutilize. Observing in the practical hot to see being treated these spaces for the public and private initiative, and their interference in the daily of the city.

Key-words: *urban emptiness*, urban space, urbanism contemporary, *reutilize of urban emptiness*;

INTRODUÇÃO

A questão principal que se coloca neste trabalho é o entendimento da realidade dos *vazios urbanos* em nossas cidades dentro da prática urbanística contemporânea. A partir daí, dentro de uma visão abrangente dos principais processos e fenômenos que influenciam na produção do espaço urbano, poderemos analisar o papel atual deste fenômeno na dinâmica urbana, identificar sua presença no processo histórico urbanístico e observar como o poder público e os investimentos privados dele se utilizam tendo em vista a atual configuração das cidades.

A humanidade assiste, desde o final do século passado, ao talvez mais rápido e abrangente processo de transformação de costumes que se teve notícia na história. Dentre as muitas transformações em curso na nova ordem mundial, predominantemente capitalista, o processo de globalização da economia, os modos de produção mundialmente interconectados e a velocidade crescente das informações dominam cada vez mais as instâncias cultural e social. Neste contexto, a cidade, como não poderia deixar de ser, está sofrendo modificações profundas, refletindo imagens desse processo de mutação social e, conseqüentemente, os seus conflitos e contradições.

É fato que a condição urbana contemporânea vem se caracterizando por padrões arquitetônicos e urbanísticos diferentes daqueles estabelecidos pelo modernismo, e que permite situar a produção do ambiente construído dentro do que se convencionou chamar de “pós-modernidade”, cujas características concentram-se na fragmentação do tecido urbano; nas reinterpretações das tradições vernáculas da história local; na geração de formas arquitetônicas referenciadas ao mundo do espetáculo e à monumentalidade tradicional -; na visão do espaço como algo independente e autônomo a ser moldado segundo objetivos e princípios estéticos sem a necessária relação social; e nas mudanças tecnológicas que derrubaram as fronteiras usuais do espaço e do tempo.

Inseridos neste quadro, urge compreendermos melhor o novo tipo de cidade que vêm sendo formada pela sociedade pós-moderna e seu novo

quadro conceitual, onde o fenômeno dos *vazios urbanos* tem merecido estudos e, também, projetos recentes. Busquets (1996) destaca o grande número de exemplos de projetos em grande escala, de propostas de *infill*², de reciclagem e reabilitação destes “espaços intersticiais”, realizados a partir de diferentes “*terrains vagues*” – vazios industriais, portuários e ferroviários, normalmente ligados às áreas centrais. Os *vazios urbanos* e os projetos de intervenção são objeto da agenda de discussões recentes no campo da forma urbana.

Admitindo o importante papel que os *vazios urbanos* vêm assumindo na configuração espacial das cidades e áreas metropolitanas, consideramos necessária uma discussão sobre as manifestações destas transformações na vida social urbana, particularmente no que diz respeito ao uso dos espaços públicos e privados, a partir da reflexão sobre o fenômeno dos *vazios* das cidades atuais. Questionamo-nos sobre qual o seu papel no contexto da cidade contemporânea; que papel exerceram na história do urbanismo; quais os conceitos e os tipos existentes de *vazios urbanos*, considerando as diferentes ideologias; quais as causas e conseqüências de sua existência no espaço urbano; que relações existem entre os mesmos e as políticas públicas e estratégias urbanísticas atuais; e quais as possibilidades de sua utilização ou reutilização a fim de melhorar a situação dessas áreas urbanas – objetivos específicos desta análise.

Assim o tipo de estudo aqui proposto tem como finalidade compreender, dentro dos chamados processos urbanos “pós-modernos”, o fenômeno dos “*vazios urbanos*” a partir de uma pesquisa exploratória e analítica, tendo como base a investigação bibliográfica e a observação sistemática de elementos relacionados ao surgimento, à formulação e à delimitação do problema no desenho urbano contemporâneo, analisando as propostas para sua (re) utilização. Para isso, o caminho utilizado foi o estudo de caso da zona portuária da cidade de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, buscando-se analisar sua situação atual, caracterizada como *vazio* -, e as principais propostas para sua reutilização. Pretendendo, com isto, observar de forma prática como vem acontecendo o tratamento desses espaços pela iniciativa pública e privada, e a interferência deles no cotidiano da cidade.

² *Infill* corresponde ao preenchimento de vazios, recuperação do tecido urbano.

Para que sejam alcançados os objetivos propostos, o corpo da dissertação está dividido em três capítulos, que contemplam as seguintes análises:

No primeiro capítulo faz-se uma caracterização do cenário urbano pós-moderno, dentro do qual procurou-se entender a importância do fenômeno dos *vazios urbanos*, identificando suas possíveis causas e conseqüências. Para isso, procurou-se estabelecer a presença dos mesmos dentro de um breve contexto histórico, e uma conceituação e classificação desses determinados espaços dentro do urbanismo contemporâneo, respeitando diferentes posições ideológicas.

Num segundo momento, buscamos um entendimento da realidade dos *vazios urbanos* na cidade contemporânea, analisando a importância atual destes espaços para agentes públicos e privados, como são enfocados pelos instrumentos regulatórios vigentes na legislação brasileira; e quais as propostas formais para sua possível utilização ou reutilização – no papel das revitalizações, principalmente de áreas portuárias.

Finalmente, aplicando os conhecimentos adquiridos nas primeiras etapas do estudo, procuramos analisar a presença do *vazio urbano* decorrente da desocupação do setor portuário do Porto de Porto Alegre, parte da área central e histórica da cidade. Por diversos motivos, o porto encontra-se em processo de esvaziamento de sua função original e suas instalações estão em processo de degradação, assim como o seu entorno urbano imediato. O processo de possível reutilização desta área vem gerando várias discussões entre poder público, privado e comunidade, e sobre estas buscamos um melhor entendimento.

Como conclusão de cada um dos capítulos, procuramos compreender a importância de cada aspecto explanado em relação ao fenômeno dos *vazios urbanos*, buscando uma interligação entre os mesmos. Como conclusão final, apresentamos um relato dos principais aspectos levantados durante o decorrer do estudo sobre o tema explorado, buscando um fechamento dos objetivos propostos.

Portanto, possuindo essa pesquisa um caráter exploratório, poderá contribuir para o estudo sobre *vazios urbanos*, permitindo a formulação de

hipóteses e recomendações gerais para sua gestão; pretendendo superar, em parte, as insuficiências de informação existentes sobre o assunto.

1. Vazios Urbanos na Cidade Contemporânea³

Vazios urbanos, oportunidades estratégicas, planejamento adaptativo, gerenciamento negocial e projetos urbanos. Eis alguns conceitos que nas últimas duas décadas do século aparecem com frequência associados, conotando um estilo de planejamento dito “pós” ou “transmoderno”, assumido pelas políticas e práticas urbanísticas, invocando razões práticas de operacionalidade, raramente justificadas pelo discurso teórico (PORTAS, 2000).

Segundo Portas (2000), estamos no processo de entendimento das condições em que vêm ocorrendo essa mudança “pós-moderna” nos modos de operar nos territórios urbanizados, que se está generalizando por todo o mundo.

Metrópoles do mundo inteiro viveram um intenso crescimento econômico de matriz fordista, de produção e consumo massificado, após a IIª Guerra Mundial, até o último quartel do século XX, quando o ideal positivista e a lógica racional-tecnicista do modernismo orientavam políticas urbanas equivocadas, procedendo a uma renovação indiscriminada da cidade existente: projetos arrasa-quarteirão substituíam a riqueza físico-espacial e a pluralidade sociocultural das áreas centrais tradicionais, por sua vez desvalorizadas e esvaziadas de suas funções originais, compondo ambientes frios, monofuncionais e simplistas, com uma arquitetura distanciada de lastros históricos e dos valores da população (DEL RIO, 2001).

³ Devido a possíveis desacordos na utilização do termo pós-moderno e pós-modernidade, na presente análise utilizaremos o termo *contemporâneo* para nos referirmos ao processo urbano atual, mesmo que por vezes sejam utilizados conceitos e características descritas por diversos autores como *pós-modernas* ou integrantes desse novo momento chamado de *pós-modernidade*.

Com a crise do petróleo, o esgotamento do modelo econômico fordista, a falência do Estado e a emergência do mercado globalizado, o recente capitalismo neoliberal não poderia ignorar, por um lado, o potencial do patrimônio instalado, a acessibilidade e o simbolismo das áreas centrais e, pelo outro, os vazios, as discontinuidades e os limites internos ao crescimento e à expansão da economia. Junto com a expansão da consciência popular, a consolidação dos movimentos comunitários e ambientalistas, e inserido no paradigma do “desenvolvimento sustentável”, este novo contexto levaram as metrópoles do primeiro mundo a perseguir o renascimento de suas cidades, através de sua reutilização, da recuperação de suas arquiteturas e da valorização cultural de suas ambiências (DEL RIO, 2001).

A contemporaneidade nos traz um novo aspecto que abrange, direciona e domina - principalmente - todos os outros campos e setores estruturais da sociedade: a cultura. Cultura⁴ esta que cria uma rede intrincada e complexa onde se encontram interligadas todas as estruturas que conformam nosso

⁴ Partindo do princípio de que cada cultura possui uma lógica intrínseca que a fundamenta, presente na forma como ela se representa e que torna possível o surgimento dos seus domínios e das suas realizações, o que chamamos de lógica de época ou lógica cultural seria, então, aquilo que liga os homens à sua temporalidade; o que faz com que uma sociedade se estruture e aja dentro das possibilidades de seu tempo; aquilo que engendra suas circunstâncias, os fatos e as idéias; o que estabelece conceitos e condutas e faz com que possamos entender os períodos culturais através das mentalidades dos grupos sociais que lhe são correspondentes.

Assim sendo, uma vez que os sistemas culturais configuram-se de maneira diferente à medida em que as mentalidades se transformam em busca de outras novas formas de interagir e de se adaptar ao mundo, podemos dizer que cada espaço temporal da história é caracterizado por (e se origina de) uma lógica de época, pois cada época abriga um certo tipo de sociedade, geradora e fruto, ela mesma, de uma cultura única, impossível de ser reproduzida em outro espaço temporal (DEL RIO e SANTOS, 1998, pg. 102).

Segundo Arantes (1998, pg.149), podemos dizer que sociedade capitalista contemporânea está inserida na chamada “era da cultura”, momento em que as cidades passam a ser encaradas como um repertório de símbolos, onde tudo virou cultura, e esta por sua vez, elemento específico da sociedade de consumo. Este processo de culturalização pós-moderno estará melhor contextualizado e desenvolvido no próximo capítulo.

contemporâneo: a economia, a política, as artes, o urbano, a informação, o cotidiano, etc. Nos últimos anos, ficou evidente o atual domínio do estágio cultural sobre todo o urbano.

Segundo Del Rio e Santos (1998, p.101), a sociedade urbana tem passado por intensas transformações que se fazem notar em várias esferas da cultura e que operam, conjuntamente, na formação da chamada Pós-Modernidade. Esta situação tornou-se evidente com os avanços tecnológicos e a crescente globalização da economia e dos valores culturais. A arquitetura e o desenho urbano, como manifestações culturais, têm apresentado, assim, mudanças significativas em suas diversas escalas.

As duas raízes mais significativas da arquitetura contemporânea, segundo Jencks⁵, derivam de mudanças tecnológicas pós-industriais: uma diz respeito às novas tecnologias de comunicação e de transporte que derrubaram fronteiras usuais do espaço e do tempo, tornando-se capazes de lidar com a interação social de maneira bastante diferenciada, produzindo tanto um novo internacionalismo quanto fortes diferenciações. A outra corresponderia às tecnologias, em especial as computadorizadas, que dissolveram a necessidade de conjugar produção em massa com repetição em massa, permitindo maior flexibilidade e produtos mais acessíveis e “personalizados”. No domínio urbano, veremos que a contemporaneidade caracteriza-se por significativas mudanças, especialmente no que diz respeito ao modo de conceber e intervir no tecido urbano.

Neste contexto atual de grandes transformações econômicas e sociais a nível mundial, os *vazios urbanos* vêm assumindo um importante papel, vinculado, por um lado, às implicações econômico-sociais desta mercadoria especial que é a terra - gerando lucros extraordinários dos quais se apropriam determinados setores - e, por outro, à configuração espacial das cidades e áreas metropolitanas e a potencialidade que representam para as necessidades dos diversos segmentos sociais (CLICHENVSKY, 2000).

Por estes motivos, no presente trabalho, iremos procurar entender as manifestações destas transformações no cotidiano da vida social urbana,

⁵ JENCKS, Charles. **Espaço e imagem: Teoria do Pós-moderno e Outros ensaios**. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1994. Apud. SANTOS & DEL RIO, 1998, p.106.

partindo, principalmente, da reflexão sobre o fenômeno dos *vazios* nas cidades contemporâneas e sua (re) utilização.

1.1 - Breve contexto histórico dos *vazios urbanos*

Ao iniciar um estudo sobre os *vazios urbanos* como um dos principais fenômenos contemporâneos, surgiram questionamentos sobre a presença desses ao longo da história da forma urbana. Num breve recuo, podemos identificar alguns acontecimentos da história em que as cidades, em diferentes épocas, enfrentaram o problema dos *vazios*.

Podemos começar no século XVI, com a queda das muralhas das cidades medievais, que tiveram destruídas suas defesas, quando um novo sistema de fortificações passou a ser necessário devido ao preciso fogo de artilharia, tornando impossível às simples muralhas atenderem, então, ao seu objetivo inicial de defesa. Ou com Paris, que no período de 1853 a 1869, passou por uma avassaladora “cirurgia urbana”⁶ comandada por Haussmann, que rasgou impiedosamente a cidade, erguendo, no lugar dos antigos quarteirões demolidos, largas e monumentais avenidas para estabelecer as necessárias facilidades de comunicação viária.

Segundo Powell (2000, p.24), a história das cidades no século XX tem sido freqüentemente trágica: a segunda guerra mundial deixou cidades importantes, como Berlim, Frankfurt, Rotterdã, Hiroshima, Tóquio, Gênova e Londres, total ou parcialmente em ruínas; mesmo com a rapidez com que a rotina urbana se restabeleceu nesses lugares, tiveram que passar décadas antes que os destroços da guerra fossem restabelecidos, - o último terreno *vazio* do centro de Londres como consequência dos bombardeios sofridos durante a guerra não foi ocupado senão nos anos 90.

⁶ Termo utilizado por Janot (1996), para expressar as formas de intervenções sofridas pelas cidades no século XIX e XX. Partindo do pressuposto que na medicina as cirurgias tem como objetivo principal o tratamento de doenças, lesões ou deformidades verificadas nos seres humanos, por analogia, diz que as cirurgias urbanas são intervenções realizadas nas cidades, com o objetivo de tratar supostas anomalias existentes no tecido urbano.

Até mesmo no período pós-guerra, quando o movimento moderno surge trazendo soluções para um restabelecimento rápido das cidades, principalmente as europeias, aplicando uma planificação total, seguindo os princípios da descentralização, da separação das atividades e da aumento da densidade devido à verticalização, - inspirados nas idéias de Le Corbusier -, cujas reformas eram radicais: foram derrubados bairros inteiros e seus moradores foram levados para outros lugares (Powell, 2000, p.24).

Mas o destruir urbano não foi somente um fenômeno europeu: em Nova York, bairros históricos foram derrubados por causa de projetos residenciais, com novas ruas passou a separar um bairro do outro. Em outras cidades dos Estados Unidos, o crescimento das repartições públicas nos bairros centrais acabou expulsando seus moradores, e um “cordão sanitário” de linhas de trem e indústrias separava os centros das cidades de seus subúrbios residenciais. Quando as antigas indústrias fecharam, os mesmos centros se viram rodeados de terrenos desertos. Nas últimas décadas, as zonas portuárias que haviam encerrado suas atividades e davam trabalho a milhares de pessoas degeneraram quando os novos portos de contêineres se instalaram longe dos centros das cidades de Liverpool, Roterdã, Londres e Gênova (Powell, 2000, p.24-25).

Finalizando sua análise, Powell cita os desastres naturais, que também destrõem cidades. A moderna Lisboa tem suas origens no desastroso terremoto de 1755, que destruiu totalmente mais de dois terços da capital, conduzindo-a uma real renovação. Ironicamente, em 1988, um desastre menos devastador, o grande incêndio do bairro histórico de *Chiado*, permitiu à capital portuguesa reestruturar novamente seu centro, que se encontrava em franca decadência. Mesmo fisicamente intacta, com um tecido na sua maioria do século XVIII, a zona sofria uma constante diminuição da população residente e declínio comercial, que estavam convertendo-a num lugar sórdido e pobre. Mesmo considerado catastrófico, o fogo abriu caminho para uma operação urbanística radical.

Esta constatação nos remete a Londres do ano de 1666, quando também um incêndio de quatro dias devastara uma superfície de 177 hectares – 151 hectares dentro das muralhas da cidade, permanecendo apenas 30 hectares indenes. A destruição foi completa: 13.200 casas, a Bolsa, a

Alfândega e as sedes de 44 companhias da cidade, quase todos os edifícios do centro, a catedral e 87 igrejas paroquiais; tendo-se, também, que organizar uma reconstrução em grande escala (MORRIS, 1984, p.285-288).

Ao observarmos a história das cidades brasileiras, encontramos exemplos de *vazios urbanos* em algumas das intervenções urbanísticas de maior porte. A destruição do arraial do Curral del Rei nas Minas Gerais, no final do século XIX, possibilitou um espaço limpo e “vazio” para a construção da moderna Belo Horizonte.

A história de Belo Horizonte, pode, ironicamente, ser considerada a história do triunfo do desplanejado sobre o planejado. No início, ainda em 1894, eram as montanhas e o *vazio* da vegetação do cerrado. Sobre esse *vazio* encontrado, natural, o engenheiro Aarão Reis projeta *vazios* nobres – perspectivas, lagos, rotores, avenidas, um parque municipal, etc. – que seriam definidos pelas construções lindeiras. Acontece que a arquitetura da capital mineira foi sendo construída por todos os lados, invadindo áreas reservadas à não construção, espremendo os espaços públicos planejados, tirando dos *vazios* seus simbolismos e transformando-os simplesmente em áreas “sem-arquitetura” (TEIXEIRA, 1998, p.275).

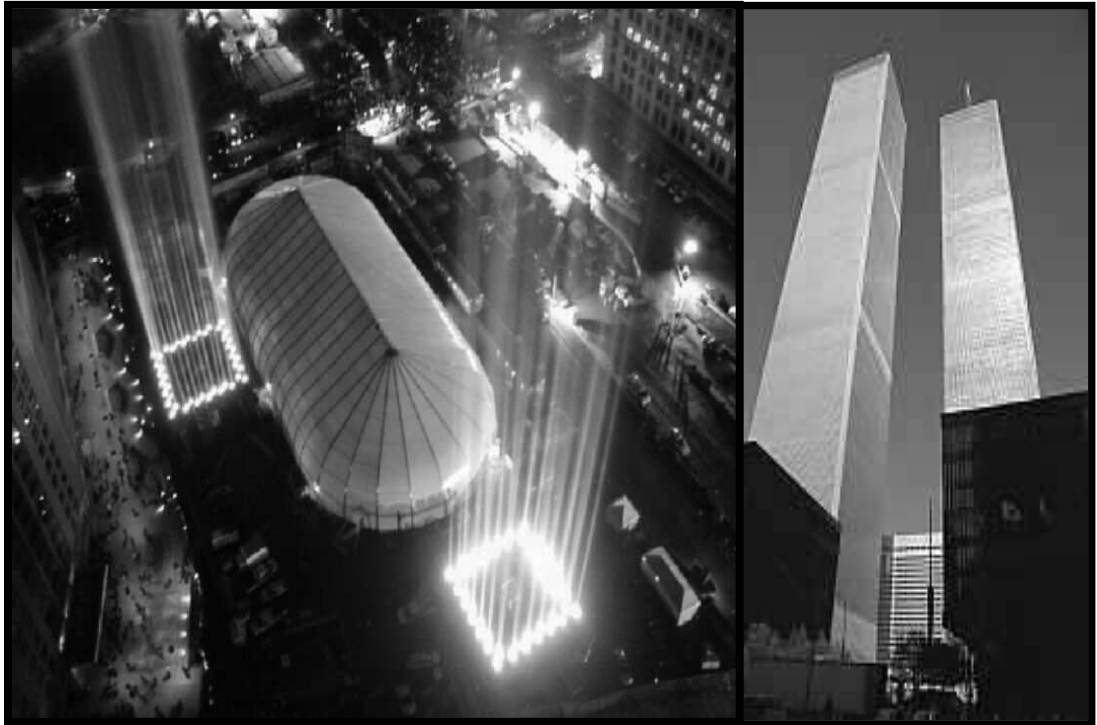
Segundo Janot (1996, p.756-758), no Rio de Janeiro, no início do século XX, as intervenções “haussmanianas” de Pereira Passos, fizeram com que a então capital brasileira sofresse as reformas urbanas necessárias para se tornar um moderno centro administrativo, comercial, financeiro e industrial, dentro dos padrões ditados pela nova ordem internacional. Seu esforço incidiu no traçado de grandes artérias monumentais que facilitaram as comunicações e romperam o esquema intrincado do traçado anterior: duas vigorosas diagonais dispostas em “V”, a Avenida Central (atual Avenida Rio Branco) e a Avenida Mem de Sá, cortaram o xadrez das ruelas do centro da cidade, não vacilando em arrasar o pequeno morro que se encontrava no percurso, ligando assim as duas extremidades diretamente à Avenida Beira-Mar. Outras vias importantes foram feitas ou alargadas para completar essa nova rede, mudando radicalmente o aspecto da cidade.

De acordo com Segawa (1999, p.24), também no Rio de Janeiro, em 1922, durante a gestão do prefeito Carlos Sampaio, ocorreu o caso do desmonte do Morro do Castelo - berço da colonização da cidade -; a polêmica derrubada do morro solidificou a concepção urbana da época: era preciso tirar a pobreza do cenário do centro - o morro havia se transformado em reduto de lavadeiras e operários, que, sem-teto, foram avantajados os subúrbios - e transformar o Rio imperial numa pujante capital da República. Os higienistas pregavam que o morro impedia a ventilação da cidade e propagava doenças; e o discurso oficial era o de que era preciso abrir espaço para a planejada Exposição do Centenário da Independência, que teve destruídos seus pavilhões logo depois, deixando uma imensa planície “esvaziada”.

Poderíamos afirmar que, somente a partir da queda do muro de Berlim, para tornar possível a unificação das duas Alemanhas, essa cidade iniciou sua verdadeira reconstrução, pois até o fim da década de 80 do século passado, a aura fria de Berlim ainda era definida pelos sinais da decadência da cidade dividida, com os resquícios da guerra, as áreas deterioradas ao longo do muro, os casarões ocupados e a improvisação de espaços coletivos nos *vazios urbanos*.

No início desta década, cabe destacar o grande *vazio* provocado pela destruição das torres gêmeas do *World Trade Center*, no atentado de 11 de setembro de 2001, em Nova York.





Ilust. 01 – Vista do local do desastre do *World Trade Center* – jogos de canhão de luz para representar ou simbolizar as torres destruídas, enquanto aguardam projeto. E a lembrança das duas torres antes do ataque terrorista.

Como podemos perceber, em vários momentos da história do urbanismo necessitou-se criar um novo tecido em um vazio deixado pela guerra, pelo desastre, pelo abandono ou pela destruição deliberada.

No período atual, verificamos que esta necessidade foi acrescida de uma boa porcentagem de “culturalização”. Segundo Arantes (2000, p.63-64), a abordagem culturalista e mercadológica da cidade contemporânea, em geral, vale-se de *vazios urbanos* como oportunidades para alavancar investimentos. Ao mesmo tempo, é justamente isto que diferencia o caráter gerencial do novo planejamento urbano, considerado “estratégico” – “vive-se à espreita de ocasiões para fazer negócio”. O planejamento estratégico⁷ ancora-se nos *vazios urbanos*, com a pretensão de “reconstruir” o sentido da cidade – o *vazio* que a grande ocasião permitirá preencher nada mais é do que o terreno propício para os processos bem conhecidos de capitalização – ou “modernização” - da cidade. “Modernizar”, nesse caso, não significa inovar

⁷ Um tópico específico, com maior discussão, sobre o “planejamento estratégico”, e sua relação com o estudo dos *vazios urbanos*, está localizado no segundo capítulo, item 2.2.1.

socialmente com equidade, mas antes entulhar as cidades com obras que as façam parecer “modernas”, primeiro passo indispensável para torná-las rentáveis: arquitetura de material *high tech*, cujas fachadas sequer observam uma relação direta com a realidade, pois se trata apenas de tornar visível e impressionante o próprio “imaterial”, sob o comando das redes empresariais. O “cultural”, segundo Arantes, torna-se a expressão multiforme dessa mitologia de nova fronteira tecnológica e social transposta pela *Information Age*. Para del Rio:

As cidades estão sofrendo modificações profundas, em termos de sua própria natureza, de suas qualidades tradicionais e de seus reflexos em nosso cotidiano. Novas acessibilidades, processos, relações e artefatos atestam a fragmentação e a desarticulação dos espaços urbanos e de nossas relações com eles, configurando o desenho da cidade pós-moderna: a urbanidade incompleta dos enclaves residenciais e *edge cities*, simulacros de revitalização em áreas centrais, *shopping-centers* como museus e museus como *shopping-centers*, socializações controladas, parques temáticos como alienação desejada e turismo de consumo, intervenções requalificadoras de áreas comerciais. (DEL RIO, 1997, p. 685)

Após esse breve panorama sobre a história do urbanismo sob a perspectiva dos *vazios urbanos*, e sobre a posição dos mesmos na questão urbana contemporânea, buscaremos dentro dos diferentes posicionamentos conceituais e ideológicos existentes, conceituar e classificar os *vazios urbanos* das cidades “pós-modernas”, o *vazio urbano* específico do presente estudo.

1.2 - Conceituando o *vazio urbano*

Ao buscar entender o papel ocupado hoje pelos *vazios urbanos* na prática urbanística, certas definições passam a ser necessárias.

Segundo o dicionário - excelente indicador da apreensão das noções pelo senso comum - o termo *vazio* é definido como um estado, uma condição, como algo que nada contém, despovoado, despejado, desocupado,

desprovido, destituído. *Urbano*, por sua vez, é definido como um adjetivo relativo à cidade, e a ciência do urbanismo, responsável, por sua vez, pelo estudo sistematizado dos métodos capazes de adaptar a cidade às necessidades de seus habitantes⁸.

Embora no âmbito científico as noções muitas vezes não correspondam aos sentidos comuns que lhes são atribuídos, referindo-se à noção de *vazio urbano*, encontramos alguns conceitos afins. Para Jauregui (2002), o *vazio* tem sentido de lugar esvaziado de urbanidade. Mascaró (2002), em pesquisa recente, refere-se ao *vazio urbano* como a falta de continuidade da malha urbana, considerando-o a principal causa do “espalhamento” espacial nas cidades brasileiras. No entanto, Portas (2000) lembra oportunamente que, ao analisarmos a expressão, encontramos:

... alguma ambigüidade: até porque a terra pode não estar literalmente *vazia*, mas encontrar-se simplesmente desvalorizada com potencialidade de reutilização para outros destinos, mais ou menos cheios ... No sentido mais geral denota áreas encravadas na cidade consolidada, podendo fazer esquecer outros “*vazios*”, menos valorizáveis, os das periferias incompletas ou fragmentadas, cujo aproveitamento poderá ser decisivo para reurbanizar ou revitalizar essa cidade-outra.

Na visão de Teixeira (1998, p.277), *vazios urbanos* são os lotes vagos, os resíduos de espaço, os *terrains vagues* nas margens e nas zonas degradadas das grandes cidades. Afirma que, ao contrário da complexidade dos cheios, os *vazios* são “simples”, são uma versão urbana da ecologia: “*preservem tudo que é natural na cidade, tudo que ainda não foi construído*”; são a “*ecologia cinza*” do asfalto, da feiúra dos matos, da mesmice da periferia.

Para discutir as alterações econômicas num determinado espaço, como o aparecimento de ruínas e *vazios* industriais, Mendonça (2001) optou pelo

⁸ FERREIRA, Aurélio B. de Holanda. **Dicionário Aurélio de Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

Dicionário Brasileiro de Língua Portuguesa. Porto Alegre: RBS Jornal/UNISINOS, 1994. (Distribuição exclusiva aos assinantes do jornal Zero Hora)

caminho, ainda pouco difundido mas vinculado ao planejamento urbano, das teorias francesas⁹ que tratam das “*friches industrielles*” – terrenos abandonados pelas indústrias, por estas terem sido realocizadas ou cessado suas atividades, expressão indicada aos terrenos ainda ocupados por construções de indústrias, não demolidas, mas inutilizadas -; e “*friches urbaines*” – terras livres e abandonadas no meio urbano e na periferia por não terem sido cultivadas ou construídas, onde há demolição de edifícios, fábricas ou instalações provisórias.

No entanto, Busquets¹⁰, ao explicar a formação de *vazios urbanos*, afirma que, no contexto urbano ocidental recente, podem-se observar simultaneamente dois tipos de processos: “por um lado, um movimento exógeno, centrífugo, de forças que pressionam do centro para o exterior da cidade; e por outro, um movimento centrípeto, de forças que pressionam da periferia para o centro da cidade”. Ele entende que, se no movimento centrífugo, as atividades comerciais, de serviços e residenciais encontram terras disponíveis nas periferias, no movimento centrípeto as atividades em busca de localização no núcleo encontram os espaços intersticiais, que permaneceram *vazios* e/ou obsoletos no interior da cidade existente. São os *vazios interiores*, os *terrains vagues*. “Derivando de forças contraditórias, esses processos às vezes resultam de operações similares que apostam na disponibilidade de solo urbano infraestruturado no exterior da cidade ou na reestruturação de áreas no seu interior”.

Sem pretender esgotar o sentido geral do termo, interessou-nos aprofundar a conceituação do *vazio urbano* como algo que se desdobra metodologicamente nas teorias e práticas do saber arquitetônico e urbanístico, face às necessidades de intervenção no espaço urbano contemporâneo.

⁹ A origem dos conceitos “*friches urbaines*” e “*friches industrielles*” está no estudo do geógrafo francês Jean Labasse, que, em 1966, foi um dos primeiros autores a introduzir na França o conceito de vazios sociais, “*friches sociales*”, associado aos dois conceitos citados. Cf. Mendonça, 2001.

¹⁰ BUSQUETS, Joan. *Nuevos fenómenos urbanos y nuevo tipo de proyecto urbanístico*. In: *Presente y Futuros. Arquitectura en las ciudades*. Comitè d’Organització del contemporània de Barcelona y ACTAR, Barcelona, pp. 280-287. Apud. VAZ E SILVEIRA, 1999.

1.3 - Classificando os vazios da Cidade Contemporânea

A partir da bibliografia analisada, concluímos que os *vazios urbanos* encontrados atualmente podem ser conceituados e classificados de diferentes formas e com diferentes conotações ideológicas. Para o presente estudo, identificamos basicamente, três tipos distintos de *vazio urbano*: espaços não ocupados, de variadas proporções, em diferentes zonas das cidades; *vazios* decorrentes de espaços urbanos anteriormente ocupados que se tornam livres por razões ocasionais, acidentais ou propositais; e *vazios urbanos* decorrentes da desocupação de edificações de atividades de médio e grande porte ou áreas e imóveis em processo de degradação social e urbanística.

1.3.1 – Espaços não ocupados:

Espaços não ocupados, este tipo de *vazio urbano* nos faz retornar ao conceito inicial dos dicionários de um espaço que nada contém, despovoado ou desocupado. Terras *vazias*, livres ou abandonadas, terrenos baldios no meio urbano ou na periferia, de diferentes proporções, por não terem sido ocupadas ou construídas.



Ilust. 02 – Fotos ilustrativas de Vazios em Belo Horizonte. Fonte: (TEIXEIRA, 1998).

Em nossas cidades coexiste uma grande variedade de tipos de terrenos *vazios*, não só são encontrados nas áreas periféricas, como também, nas mais centrais ou intersticiais; e definem, muitas vezes, as formas de crescimento das cidades, a partir da existência de loteamentos “salteados”, que deixaram *vazias* áreas de propriedade e tamanhos variados, com diversas situações urbanas e ambientais problemáticas (CLICHEVSKY: 2000).

Segundo Nora Clichevsky (2000), estes *vazios urbanos* são resultado do funcionamento do mercado de terras, das formas de atuação e das políticas dos agentes privados e das políticas dos agentes públicos. A existência de diferentes “submercados” segmentados, porém interconectados global e estruturalmente, é uma questão chave para compreender a existência de terras vazias em nossas cidades, bem como a relação entre o mercado de terra urbana e a situação da terra rural.

Este tipo de *vazio urbano* encontra-se nas mãos de: agentes – legais e ilegais – que produzem a terra urbana: pequenos proprietários que puderam comprar, mas não ocupar; agentes que compraram visando à valorização; proprietários agrícolas; e o Estado e outras instituições com suas políticas próprias. Cada agente privado que atua no mercado tem um significado diferente; e pode-se perceber que houve uma mudança importante dos mesmos, relacionada às novas demandas e ofertas urbanas. O capital incorporador intervém diretamente no processo de ocupação do solo, transformando seus usos com o objetivo de apropriar-se dos lucros que, de outra forma, seriam benefícios ou rendas extraordinários para o proprietário tradicional da terra. O Estado também modificou seu papel, em especial como detentor de terra, a partir da implementação de políticas de reforma (Clichevsky, 2000).

Em termos sócio-espaciais, a existência desses *vazios urbanos* define, em parte, as formas de expansão urbana e os problemas conseqüentes derivados das baixas densidades que acarretam despesas maiores com instalação de infra-estrutura e, por outro lado, a existência de infra-estrutura instalada não utilizada, além dos problemas derivados do muito tempo gasto e das despesas com transporte (Clichevsky, 2000).

Expressa, portanto, iniquidade e irracionalidade em termos sociais, em relação a apropriação privada dos lucros produzidos socialmente. Para uma quantidade de terrenos sem utilização, o conjunto da sociedade tem que manter, a custos extremamente elevados, investimentos em infra-estrutura e serviços, assim como sua administração.

Isto significa que, enquanto grande quantidade de terra urbana - caracterizada pela existência de infra-estrutura e equipamento - permanece sem ocupação, uma quantidade importante da população urbana pobre tem que produzir suas moradias em terras sem infra-estrutura, localizadas em áreas inadequadas para o desenvolvimento urbano (inundáveis, próximas a vazadouros de lixo, etc.) agravando os processos de segregação sócio-espacial (Clichevsky, 2000).

Não podemos esquecer de mencionar que dentro dessa classificação não estão incluídos como *vazios urbanos*, os espaços que não estão ocupados “propositalmente”, na importante função da valorização do espaço livre¹¹, nos quais estariam incluídos: áreas de circulação públicas e privadas – estradas, avenidas, ruas, circulações internas de vilas e condomínios, etc. -, áreas verdes e de lazer – parques e praças -, entre outros (Macedo, 1995, p.16-19). Segundo Del Rio (1990, p.107-108), estes espaços livres desempenham funções fundamentais na cidade, como as de natureza social (encontros), cultural (eventos), funcional (circulação) e higiênica (mental ou física); e apresentam tanta importância quanto o espaço construído na estruturação urbana devendo, portanto, ser tratado “como espaço positivo”. Seu valor não se deve tanto em termos de quantidade, quanto em qualidade de suas “relações ao contexto urbano e às atividades sociais às suas margens e aquelas que por sua existência e características são facilitadas”.

¹¹ Pretende-se deixar claro que esses espaços livres diferenciam-se de espaços *vazios*, pois estão desocupados cumprindo funções urbanas específicas, contrárias as funções dos espaços, aqui considerados, *vazios*.

1.3.2 – Vazios urbanos decorrentes de espaços urbanos anteriormente ocupados que se tornam livres por razões ocasionais, acidentais ou propositais

Nesta categoria incluímos os *vazios urbanos* decorrentes de espaços urbanos anteriormente ocupados que se tornam livres por razões ocasionais, acidentais ou propositais. Ao falarmos ocasionais ou acidentais, estamos falando dos esvaziamentos causados pelas guerras, tragédias, acidentes sísmicos (terremotos, maremotos, ciclones, etc.), incêndios, entre outros. E propositais, estamos nos referindo à desocupação por razões de abandono, destruição deliberada, e principalmente, neste estudo, as reformas urbanas.

No breve panorama da presença dos *vazios urbanos* na história do urbanismo, mencionamos vários exemplos desse tipo de vazio, por isso tentaremos ser breves nessa exemplificação.

Como vimos, segundo Powell (2000), a história das cidades no século XX foi freqüentemente trágica. Duas grandes guerras mundiais deixaram cidades importantes, como Berlim, Frankfurt, Dresde, Roterdã, Hiroshima, Tóquio, Gênova e Londres total ou parcialmente em ruínas, tendo se passado décadas antes que os destroços dessas guerras fossem totalmente restabelecidos.

O autor cita também o poder destruidor dos desastres naturais. Lisboa foi, praticamente, reconstruída depois de um terremoto no século XVIII. Ironicamente, também, em Lisboa, o grande incêndio de Chiado forçou a reestruturação do centro da capital portuguesa. Morris (1984, p.285-288) nos lembra do incêndio que devastou durante quatro dias, a cidade de Londres, em 1666, tendo-se também uma reconstrução em grande escala.

O segundo período de reconstrução pós-guerra foi marcado pelo que chamamos de esvaziamento proposital. Segundo Powell (2000), ao menos na Europa, a idade de ouro da planificação total e de sua legislação, parte de um movimento moderno (altruísta e idealista em sua origem) para criar uma sociedade nova dirigida de forma mais justa e racional. A descentralização, a separação espacial das atividades e a redução da densidade foram os princípios modernistas mais importantes deste programa. Foram derrubados

bairros inteiros e seus moradores foram levados para outros lugares. O destruir urbano não foi somente um fenômeno europeu: em Nova York, o demorado “reinado” do urbanista Robert Moses viu como bairros históricos foram derrubados por causa de projetos residenciais, e como novas ruas separavam um bairro do outro.

Além desses, poderíamos citar as famosas intervenções de Haussmann em Paris, no século XIX, e as de seus discípulos espalhados em diversos países do mundo, como Pereira Passos no Rio de Janeiro, entre muitos; sem esquecer do grande desmonte do Monte do Castelo no Rio. Segundo Janot (1996), a abertura de grandes avenidas e bulevares, rasgando impiedosamente o tecido urbano das cidades, acabaria por se constituir num eficaz instrumento para a implementação das reformas urbanas desejadas; geralmente, estas “cirurgias urbanas” adotavam como método os princípios da “demolição-reconstrução” – esvaziava-se para se “preencher”.

Podemos notar que a partir da segunda metade dos anos 40 e sobretudo dos anos 50, procurou-se reconstruir as cidades destruídas pela guerra “recompondo” e recuperando os *vazios* que ela deixará. E, nos anos 60, o fenômeno ocorrido foi o da busca por uma “renovação urbana”, criando *vazios urbanos* a partir da destruição de zonas deterioradas fisicamente e desvalorizadas econômica e socialmente, com a posterior aplicação dos princípios defendidos pelo urbanismo funcionalista.

Dentre estes tipos de *vazios*, vimos que, o primeiro são inevitáveis, e o segundo, vêm sendo tratado de outra forma pela visão urbana contemporânea de revitalização, reestruturação, reaproveitamento, reconstrução, reect..

1.3.3 - Vazios urbanos decorrentes da desocupação de edificações de atividades de médio e grande porte ou áreas e imóveis em processo de degradação social e urbanística

Baseados na afirmação de Portas (2000), de que em um *vazio urbano* “a terra pode não estar literalmente *vazia*, mas encontrar-se apenas desvalorizada, e com potencialidade de reutilização para outros destinos”; classificamos, então, áreas centrais, fabris, industriais, faixas ferroviárias e

portuárias em fase ou estado total de abandono e/ou degradação social ou urbanística como *vazios urbanos*, para o presente estudo.

Nesse contexto, projetos urbanos para *vazios urbanos* vêm fazendo parte das recentes discussões no campo da forma urbana. Busquets¹² destaca a importância desses *vazios* para a análise, os projetos e a gestão urbana contemporânea, e comenta o grande número de projetos em grande escala, com propostas de *infill*, de reciclagem e reabilitação destes “espaços intersticiais”. Cabe, portanto, uma exploração neste campo da relação entre os *vazios* e seus projetos e intervenções.

Nas grandes cidades verifica-se, recentemente, a ocorrência de uma série de projetos e intervenções em grande escala: revitalização dos centros existentes; criação de novas centralidades; e propostas de *infill através* da reciclagem, reabilitação, e transformação de espaços intersticiais que permaneceram por certo tempo sem atividade, portanto como *terrains vagues* - vazios industriais, portuários, ferroviários, militares, entre outros (VAZ e SILVEIRA, 1999).

[...] os *vazios* tendem a se transformar em oportunidades previsíveis embora sem prazo: foi assim com as velhas fábricas, galpões, matadouros etc; foi assim com as faixas ferroviárias ou portuárias, à medida que se implantaram novas comunicações e plataformas logísticas; é agora assim com a corrida aos terrenos militares obsoletos e a outros equipamentos públicos que foram sendo substituídos, como mercados, hospitais, penitenciárias ou antigas universidades e, também já estão a sê-las, extensas áreas periféricas de indústrias e entrepostos bem mais modernos em processo de realocação para outras regiões ou países (PORTAS: 2000).

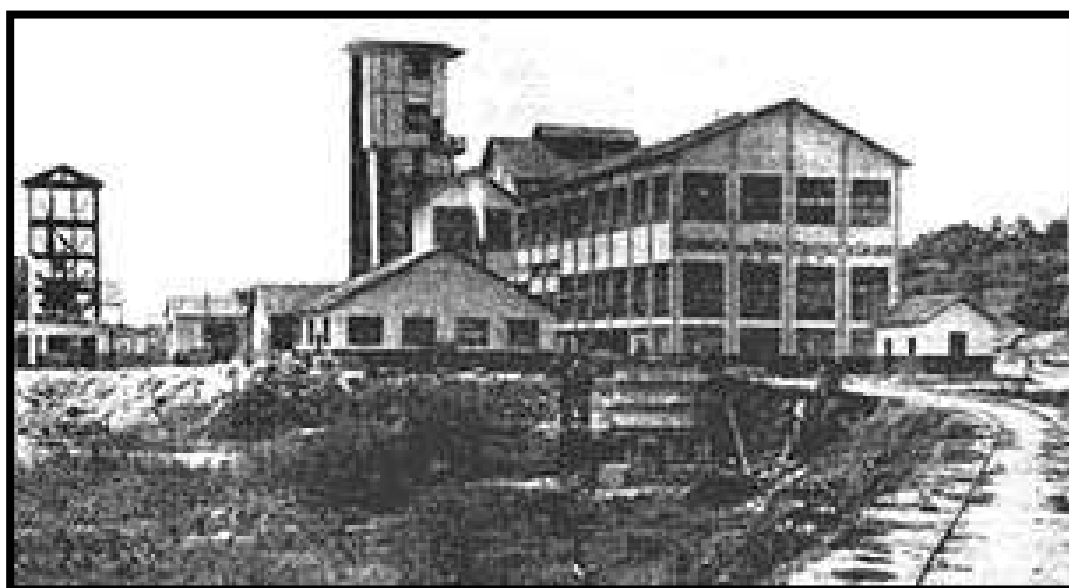
Segundo VAZ e SILVEIRA (1999), são várias as cidades em que se vêm observando essas transformações e esses projetos urbanos para grandes *vazios*. Dentre elas, talvez o caso da cidade de Berlim seja o exemplo mais insólito de formação de *vazios*, resultantes da queda do muro, com a

¹² BUSQUETS, Joan. Apud. VAZ E SILVEIRA, 1999.

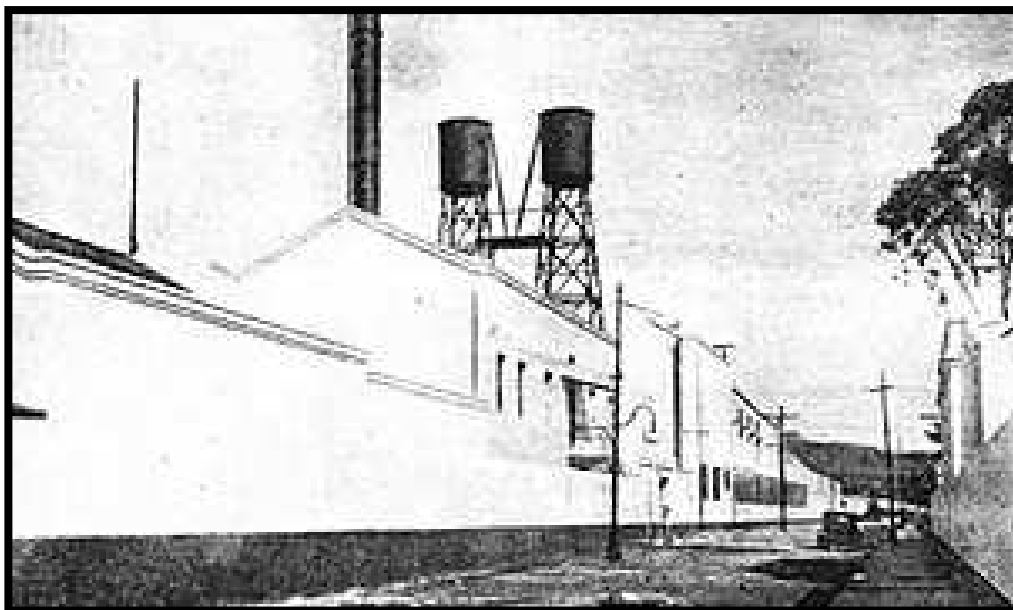
reunificação das duas Alemanhas; e o exemplo mais conhecido de profusão de grandes projetos e de processos de intervenção e de ocupação de *vazios*. No entanto, segundo as autoras, dentre os vários exemplos na Europa, na Ásia e nas Américas, a cidade de Barcelona costuma ser tomada como exemplo precursor e paradigmático. A reestruturação urbanística de Barcelona dos anos 1980, em grande parte, apoiou-se na articulação e na valorização de algumas dezenas de *terrains vagues* no interior da cidade.

Busquets¹³ apresenta em seu estudo, três blocos temáticos que exemplificam as transformações urbanas recentes, esboçando algumas características dos projetos urbanos em curso.

Primeiramente, cita a obsolescência de grandes equipamentos industriais, destacando centros de produção, como o *Lingotto*, da Fiat, em Turim; *Boulogne-Billancourt*, da Renault, em Paris; ou a *Bicocca*, da Pirelli, em Milão, paradigmas de um processo mais geral: a recuperação destes enclaves em suas respectivas cidades significa superar a queda da obsolescência, porém também a possibilidade de recuperação da base econômica da cidade e de sua população. Complementando, defende a necessidade de um processo heterodoxo para romper as rígidas condições urbanísticas prévias, propondo uma estratégia de trama flexível, aberta a novos usos urbanos. (Ilust. 03-04)



¹³ Idem.



**Ilust. 03-04 - (Sup.) - Antiga fábrica de soda cáustica. (Inf.) - Antiga fábrica de fósforos
Fiat Lux. São Gonçalo – RJ. Fonte: (MENDONÇA, 2001)**

Dentro da classificação de Busquets, abrimos um comentário de Mendonça (2001), sobre as teorias francesas, que tratam desse esvaziamento industrial como “*friches industrielles*”: terrenos abandonados pelas indústrias, por estas terem sido realocadas ou cessado suas atividades – ou seja, seriam terrenos ainda ocupados por construções de indústrias, não demolidas, mas inutilizadas¹⁴.

Segundo a definição do *Service Technique de l'Urbanisme* (STU), o conceito “*friches industrielles*” é utilizado geralmente para designar “um espaço, construído ou não, desocupado ou muito sem utilização; antes ocupado por atividades industriais ou outras atividades ligadas à indústria. A reinserção deste espaço no mercado imobiliário, independente do seu uso, implicará num novo planejamento, salvo a utilização precária ou provisória”.

Muitas vezes, esses novos usos não conseguem disfarçar a imagem de degradação da paisagem urbana, encontrada principalmente nos subúrbios industriais, visam mudar a imagem e a economia na região, mas, sobretudo conseguem interferir na identidade social desses

¹⁴ Definição de MERLIN e CHOAY. *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*. 1985, p.312. Apud. MENDONÇA (2001).

antigos espaços que foram zonas portuárias, vilas operárias, *banlieue rouge*, etc.

A expressão "*friche industrielle*" sugere uma homogeneidade que não existe, e pode indicar apenas uma das causas do fenômeno: o desaparecimento da vocação inicial das empresas industriais antigas. Contudo, a constituição de *friches* industriais em regiões antes industrializadas induz a uma grande variedade, tanto sobre plano das características espaciais dos terrenos abandonados quanto sobre seu potencial de revitalização (MENDONÇA, 2001).

Num segundo bloco, Busquets fala sobre a transformação dos velhos portos, ressaltando sua importância, pois, muitas vezes, sua localização tem relação com a fundação da cidade e, na sua origem, cidade e porto constituíam duas peças da mesma engrenagem. Por este motivo, o autor assinala a necessidade de reinterpretar essas partes centrais dos portos como uma peça a mais da cidade futura. "Há duas tradições na gestão de portos que afetam a sua transformação: a dos portos europeus, geralmente com administração única e a dos norte-americanos, mais fragmentária". O autor exemplifica os casos de Manhattan, São Francisco, Boston, Baltimore e Seattle, nos Estados Unidos da América, onde há uma forte tendência de utilização intensiva do "velho porto" para mercado, restaurantes, espaços de festivais lúdicos e espetaculares marinas. Na Europa, identifica dois tipos distintos: as *Docklands*, em Londres, e o *Kop van Zuid*, em Rotterdã. Destaca ainda, dentro dos processos de transformação portuária, um terceiro modelo, nas conurbações japonesas e em outras cidades asiáticas, que propõe o aproveitamento da obsolescência do velho porto para a recriação de um novo solo e uma nova fachada urbana.

Segundo Alemany (1999), as recuperações de zonas portuárias são consequência das mudanças técnicas nos sistemas de transporte, que deixam obsoletos amplos espaços portuários com diferentes graus de centralidade e que, portanto, adquirem um grande valor econômico e urbanístico para outros usos comerciais, de lazer e turísticos. Os motivos que levam à quase todas essas remodelações, normalmente, são: em primeiro lugar, a melhoria urbanística de espaços que, em regra geral, encontravam-se abandonados ou

com muito pouca atividade portuária, e que, pela sua centralidade e relações com a cidade, apresentavam uma grande potencialidade de utilização para outras funções. Num segundo momento, muito relacionado ao anterior, constitui em promover diretamente um novo desenvolvimento econômico urbano através da valorização de espaços marginais que apresentavam a possibilidade de localizar novas atividades e, além disso, uma grande capacidade para incidir positivamente nas zonas urbanas mais próximas.

Sobre o *vazio* das antigas zonas portuárias serão feitas maiores considerações no próximo capítulo, devido à identificação e importância destas revitalizações para o desenvolvimento do nosso estudo de caso.



Ilust. 05 - A grande escala do complexo de uso misto em Rows Wharf, Boston, não impede o acesso à água, onde estão restaurantes, piers públicos e slips para barcos particulares (1991). Arquitetos: Skidmore,Owins & Merrill.

Fonte: (DEL RIO, 2001).



Ilust. 06 - Seattle construiu-se sobre o êxito da recuperação da sua frente marítima, tanto com projetos de renovação, como de nova construção. Fonte: (POWELL, 2000)



Ilust. 07-08 - À Dir. - Boston, entre o centro cívico e o waterfront, o conjunto histórico do Quincy Market e Faneuil Hall foi reciclado em centro comercial gastronômico (1990). Arquiteto Benjamin Thompson. À Esq. - Inner Harbor, Baltimore. Revitalização do porto histórico na área central. Fonte: (DEL RIO, 2001).

O terceiro bloco, identificado por Busquets, corresponde às estações ferroviárias e seus espaços de serviços. “A estação deixa de ser o espaço teatral de chegada daquelas catedrais de transporte do século XIX e se converte em pontos de intercâmbio entre modos de transporte de âmbito e escala diferentes”. Desenvolve-se uma nova centralidade que tende a ser aproveitada pela criação de serviços e escritórios nos terrenos baldios liberados pelo antigo uso ferroviário. Segundo o autor, trata-se de uma reestruturação funcional e as estações tornam-se novos objetos urbanos com a valorização dos novos espaços centrais. Apresenta exemplos de projetos ocorridos em Londres - uma dezena de estações renovadas; - em Paris - outras doze estações -; além de Berlim, Lyon, Milão, Madri, Lisboa, Estocolmo.

Além dessas categorias mencionadas por Busquets, incluímos aqui, os *vazios urbanos* em áreas centrais. Segundo Vaz e Silveira (1999), essas áreas são verificadas em centralidades de diferentes tipos – “as áreas centrais com seus *Central Business Districts*, centros históricos e periferias de usos mistos, e, as ‘novas centralidades’”; que têm merecido estudos e projetos recentes. Na área do urbanismo têm surgido artigos e publicações sobre esses projetos, em geral, projetos urbanos que visam a revitalização ou requalificação destas diferentes áreas e a capacitação das cidades para aumentar o seu grau de competitividade no ranking mundial.

Segundo Lima (2002), os projetos de recuperação e preservação de centros históricos, associados a processos de reestruturação urbana, têm sido uma constante a nível nacional e internacional. São várias as intervenções, na última década, de revitalizações ou remodelações urbanas, que apesar de ocorridos em diferentes localidades e de possuírem peculiaridades, são semelhantes no fato de terem obtido investimentos vultosos, em locais com grande potencial turístico, que abrigam interesses históricos e que, em períodos anteriores, tiveram um apogeu relacionado a uma atividade econômica específica.

Segundo o autor, certamente, existem as mais variadas combinações entre o que deve ou não ser realizado na remodelação urbana, mas o fenômeno, no Brasil, é marcado por duas posições que se destacam no debate sobre o tema. De um lado, a principal aposta é na preservação do patrimônio histórico e nos investimentos culturais, defendendo a necessidade de

reestruturação de centros urbanos dada à caracterização atual desses locais, pela violência, marginalidade, decadência das construções, etc. Acredita-se que investimentos do setor público e privado podem reverter esse quadro, tornando os locais mais atrativos, inclusive para novos investimentos, o que impediria que se iniciasse um novo empobrecimento após a recuperação. De outro lado, acusam-se as iniciativas de revitalização dos centros urbanos de desencadear um processo de *gentrificação*, resultando na produção de uma cidade desigual, com a expulsão da população de baixa renda das regiões revitalizadas, em prol de interesses econômicos das elites. Nessa visão, a cultura torna-se apenas um captador de investimentos, uma mercadoria em torno da qual formula-se um consenso sobre o que deve ser a cidade, financiada pelo capital privado e internacional (LIMA, 2002).

A partir da década de 90, segundo Del Rio (2000)¹⁵, cresce nas grandes cidades a busca pelo renascimento dos centros urbanos, através da revitalização de suas áreas centrais, reutilizando seus patrimônios (físico, social e econômico) instalados, dando-lhes a melhor utilização possível, viabilizando seu sistema econômico através das melhores respostas socioculturais. Integrador e abrangente, o modelo da revitalização incorpora e excede as práticas urbanísticas modernistas na busca pelo renascimento econômico, social e cultural das áreas centrais esvaziadas, decadentes e subutilizadas. Para tanto, um planejamento estratégico entre poder público (viabilizadores), poder privado (investidores) e comunidades (usuários), identificaram planos e programas que compatibilizassem esforços e investimentos, e norteassem a implementação integrada de ações e projetos a curto, médio e longo prazos procurando alcançar resultados positivos, que por sua vez, realimentassem o processo atraindo novos investidores, novos moradores e novos consumidores, e gerassem novos projetos.

Implantado em diversas cidades no mundo inteiro,

¹⁵ Apontamentos do artigo originado na conferência de abertura do curso *Intervenções em Áreas Centrais Litorâneas – O Caso de Vitória*, coordenado pelo professor Tarcisio Bahia de Andrade numa iniciativa conjunta da Universidade Federal do Espírito Santo, através do Departamento de Arquitetura e Urbanismo, e da Prefeitura Municipal de Vitória; de 08 a 12/1999.

[...] o movimento na direção deste novo modelo destacou-se a partir das experiências bem sucedidas de diversas cidades norte-americanas e européias, em particular das pioneiras Boston, Baltimore e São Francisco, nos EUA, e Londres e Glasgow, na Grã-Bretanha. No caso do Brasil, depois de uma experiência ainda em pequena escala no centro histórico de Curitiba, em meados dos anos 70, o modelo se consolidou com o sucesso do Projeto Corredor Cultural do Rio Janeiro, que hoje abrange mais de 3.500 imóveis e diversos centros culturais, e entre as mais recentes experiências estão o Pelourinho de Salvador e o centro de Recife (DEL RIO, 2000).

É importante frisar que a revitalização de áreas centrais depende, em geral, da promoção de novas imagens para locais tidos como decadentes. Portanto, por um lado, é vital a construção da confiança no processo e no lugar, o que sempre é dependente de ações integradas, contínuas e constantes, monitoradas pelo poder público. E por outro, essas estratégias dependem de agentes catalisadores da revitalização, dinâmicos e de forte apelo, constituindo-se num "diferencial" e num "gancho" inicial para construção da nova imagem e na atração de novos usuários e investimentos. Embora, evidentemente, esses catalisadores não possam garantir o sucesso da revitalização como um todo, eles mostram-se essenciais para dar partida e, muitas vezes, sustentar todo o processo. "Os exemplos bem sucedidos incluem a promoção de grandes equipamentos públicos e de lazer, a valorização de conjuntos históricos e da frente marítima, com: construção de novas áreas de lazer, museus, marinas, aquários, lojas, mercados, hotéis e habitação", afirma Kotler¹⁶. A presença da água é considerado um potente catalisador através do aproveitamento de suas conotações simbólicas e possibilidades lúdicas, - as marinas, públicas ou privadas, passaram a compor um diferencial importante nos novos lançamentos comerciais e residenciais em antigas áreas portuárias.

¹⁶ KOTLER, Philip, et al. **Marketing Público: Atraindo Investimento, Indústria e Turismo para as Cidades, Estados e Países**. Rio de Janeiro: Makron / Free Press, 1995. Apud. DEL RIO, 2000.

Assim como, também, o turismo recreativo, cultural e de compras, tem se mostrado importante dinamizador econômico e social na revitalização das áreas centrais (DEL RIO, 2000).

Porém, segundo Vaz e Silveira (1999), entre as intensas transformações que se fazem notar em várias esferas do urbanismo contemporâneo, vêm se destacando, entre as recentes intervenções de ocupação e/ou revitalização de *vazios urbanos*, espaços revitalizados que voltam, por diferentes motivos, a “esvaziar-se”. Para abordarmos esses espaços “re-esvaziados”, faremos uma rápida explanação sobre aspectos positivos e negativos de alguns projetos que foram implementados e que se tornaram novas centralidades, zonas de usos mistos - residenciais, comerciais, culturais e de lazer -, parques em geral, parques tecnológicos, parques temáticos, áreas de exposições e de eventos, entre outros. Pois cabem, entre eles, segundo as autoras, “histórias de sucessos, mas também de situações estacionárias e de promessas de grandes realizações que, por diferentes motivos não se concretizaram, permaneceram em obras ou estão sendo revistas e reavaliadas”.

Del Rio (2001) e Adrian¹⁷ citam, dentre os bem sucedidos exemplos de intervenções, além dos já reconhecidos, como a recuperação de Berlim e o projeto de Barcelona nos anos 80, o de *la Villete, o da Rive Gauche* e o do *Parc de Bercy*, em Paris -, o *waterfront* de *Battery Park*, em Nova York, - e o de Maastricht - *waterfront* com o museu *Bonenfant*. E como exemplos de fracassos, as *London Docklands*, a feira de *Leipzig* e a Expo de Sevilha.

¹⁷ ADRIAN, Hanns (1997). *Wohin geht die Stadtplanung ?* (Para onde caminha o planejamento urbano?) In: ***Die alte Stadt***, (Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege) 24. Jahrgang, 1/97, pp. 48-58. Apud. VAZ E SILVEIRA, 1999.



Ilust. 09 - Vistas da revitalização das *Docklands* de Londres.

A privatização exagerada pode ser um equívoco perigoso e levar a grande fracassos, como na área das Docklands, que se espalha ao longo de 13 km do Rio Tâmesa no centro financeiro de Londres. Após projetos pontuais de revitalização, como no caso do *Saint Katherine's Dock* – complexo de hotel, apartamentos, escritórios e marina – junto à *Tower Bridge*, foi instituída em 1981, pelo governo conservador de Thatcher, a *London Docklands Development Corporation* (LDDC), que tomou o controle da área e buscou condicionar o mercado através de pesados investimentos públicos para torná-la um centro mundial de operações financeiras globais. Empurrada pela reestruturação econômica mundial, numa operação neoliberal absolutamente comercial e equivocada, a LDDC logo atraiu os investimentos privados através de uma *enterprise zone* – área sem controles urbanísticos onde valiam uma série de incentivos, renegou o planejamento ou qualquer tipo de princípio regulador, o que acabou gerando conflitos internos, uma enorme especulação imobiliária de tintura pós-moderna e péssimos resultados urbanísticos, além do esvaziamento de outras partes da

cidade (Busquets & Ghirardo)¹⁸. Em 1993, após superestimar o mercado e ser engolida pela recessão, a Olympia & York, sua controladora e maior construtora de capital próprio no mundo, foi levada à falência amargando um débito estimado em US\$ 20 bilhões, e a paisagem da área era desoladora com inúmeras torres comerciais vazias. Além disto, a experiência de *Docklands* acabou ensinando a LDDC e ao governo neoliberal que investidores, empreendedores imobiliários e o público em geral querem o planejamento e as garantias de regras urbanísticas claras (BUCHANAN E GHIRARDO, 1989)¹⁹.

A esse respeito comentou Baudrillard²⁰ que se constróem “cidades inteiras de escritórios ou de apartamentos destinadas a permanecer eternamente *vazias* diante da crise ou da especulação”; as “*ghost-towns*” - cidades que se assemelham à imensas máquinas que se reproduzem “a si mesmas ao infinito - fantasmas de um investimento desenfreado e de um desinvestimento ainda mais rápido”. Pesch²¹ acrescenta que os fracassos de alguns dos grandes projetos urbanos fizeram com que a preferência das grandes e pequenas empresas se dirigisse (no caso inglês e norte-americano) para o desenvolvimento de centros comerciais em zonas tradicionais e de preservação histórica como *Covent Garden* e *Soho*, que se tornaram os novíssimos modelos urbanísticos.

Segundo Campos (1999), os lugares privilegiados das tradições locais se colocados a mercê de interesses particulares, parecem correr risco de cada

¹⁸ BUSQUETS, Joan. *Los Waterfront de nuevo una prioridad urbanística*. In *Mediterrâneo*, nº 10/11, Universidade de Lisboa, Jan/Dez.1997. Apud. DEL RIO, 2001.

GHIRARDO, Diane. *Architecture after Modernism*. Londres: Thames & Hudson, 1995. Apud. DEL RIO, 2001.

¹⁹ BUCHANAN, Peter, e GHIRARDO, Diane. *Quays to Design: Urban Design Guidelines in London Docklands*. In: *Architectural Review*, nº 1106, Abril 1989. Apud. DEL RIO, 2001.

²⁰ BAUDRILLARD, Jean (1996). *A violência do objeto*. In: *Arquitetura e Urbanismo*, nº 64, fev/mar, pp.69-71. Apud. VAZ e SILVEIRA, 1999.

²¹ PESCH, Franz (1997). *Die Stadt als Entwurf - eine Näherung* (A cidade como projeto - uma aproximação). In: *Die alte Stadt*, (Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege) 24. Jahrgang, 1/97, p.16. Apud. VAZ E SILVEIRA, 1999.

vez mais perder espaço para tradições “reinventadas”, ou seja, aquelas, produzidas para atender a uma demanda de consumo imediato, perdendo seu caráter original. “O que aparentemente poderia ser uma saudação ao passado, ou as origens, torna-se cada vez mais uma reelaboração de imagens selecionadas da cultura local, a qual pouco tem a ver com os conhecimentos locais”. Segundo ela, atualmente, o debate em torno de políticas culturais incorporou também discussões sobre aspectos relativos a participação social, a cidadania e a democracia local no processo de intervenção nas cidades. Mais do que nunca foram enfatizados o consumo e a imagem da cidade.

2 – Políticas públicas e estratégias urbanísticas como solução para os *Vazios Urbanos*

Segundo Debiaggi²² (1985, p.8-9), analisar o processo de produção ou construção da cidade supõe compreender um processo de conflitos, resultantes da estruturação da própria sociedade. Como parte de um processo econômico e social, a produção do urbano está ligada à necessidade de acumulação capitalista assim como ao modo como está estruturada a sociedade. Sendo assim, a cidade reflete os diferentes momentos da economia e do quadro político em que se insere.

O processo contraditório no qual se produz a cidade capitalista exige em contrapartida uma intervenção permanente do Estado representada muitas vezes por todos os seus níveis de atuação. A compreensão do processo de produção ou da construção da cidade, que resulta em diversos usos e ocupações do solo, passa obrigatoriamente pelo entendimento dessas formas de intervenção (DEBIAGGI, 1985, p.8-9).

Por este motivo analisaremos a importância atual destes *vazios urbanos* para agentes públicos e privados, tendo como foco principal, dentro da configuração atual da cidade, as propostas formais para sua possível utilização ou reutilização.

Neste momento, buscaremos compreender as intenções das políticas públicas e estratégias urbanísticas que vêm sendo aplicadas como possível solução da problemática dos *vazios urbanos*, identificando a relação existente, entre estes e os instrumentos regulatórios vigentes na legislação brasileira - Constituição Federal de 1988, Agenda 21, Estatuto da Cidade –; e analisando

²² DEBIAGGI, Moema Castro. *O Processo de uso e ocupação do solo*. In: CASTRO, Antônio E., et.al. **Política Urbana**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1985, 51p.

intervenções e propostas formais de (re) utilização, no que dizem respeito a estes espaços.

2.1 - Políticas Públicas

2.1.1 – Constituição Brasileira de 1988

A Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 05 de outubro de 1988, no seu Título VII, Capítulo II – Da Ordem Econômica e Financeira, sobre Política Urbana, impõe alguns aspectos importantes em seus artigos 182 e 183²³. Obriga as cidades com mais de vinte mil habitantes a

²³ Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1.º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2.º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3.º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4.º É facultado ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1.º O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2.º Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

implementação de um Plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, como instrumento de política de desenvolvimento e de expansão urbana. Faculta ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de: parcelamento ou edificação compulsórios; imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; e desapropriação, com pagamento mediante títulos da dívida pública. E concede o título de domínio àquele que possuir área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

Os instrumentos previstos nesses artigos - IPTU progressivo no tempo, parcelamento e edificação compulsórios, usucapião especial do imóvel urbano, etc. – tornaram-se referências constantes no debate sobre os *vazios urbanos* e a função social da propriedade.

Ao questionar a eficácia do IPTU progressivo no tempo como instrumento mobilizador da ocupação dos *vazios urbanos* e a viabilidade política para sua aplicação, definissem algumas posições.

O fenômeno dos “*vazios urbanos* engloba uma série de situações de não utilização e subutilização do território urbano, cuja origem e manutenção dependem de uma variedade de fatores”. Nessas situações, adquire muita importância a retenção programada de terrenos urbanos ou da expansão urbana, visada pelo proprietário para captura de valorização na dotação da infra-estrutura urbana e serviços públicos. Nesses casos, a implementação do IPTU progressivo pode vir a ter um papel importante, não somente por impulsionar o uso social desses terrenos, mas, sobretudo, por servir de elemento sinalizador do mercado fundiário urbano, dirigido a coibir essas práticas anti-sociais²⁴.

§ 3.º Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

²⁴ FURTADO, Fernanda (2000). Arquiteta e urbanista - *Fellow do Lincoln Institute of Land Policy*. In: *Enquete*. In: **Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades**. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Caderno de Urbanismo, n. 2, 2000.

Entretanto, a eficácia do IPTU progressivo nesse processo depende de sua conjugação com outras iniciativas do poder público municipal, voltadas para uma melhor distribuição da terra urbana e sua valorização, envolvendo uma revisão profunda do planejamento e da cobrança do próprio imposto, bem como uma efetiva participação social nas decisões de distribuição desses recursos tributários. Essa conjugação tem sua viabilidade política facilitada pela capacidade de serem absorvidos pela população como elementos integrados de uma política fundiária urbana, orientada para a justiça social.

Para que a propriedade cumpra sua função social, ela deve atender à ordenação da cidade. Para isso, os Municípios têm a faculdade de exigir a utilização do solo com adequado aproveitamento e, assim, ocupar os *vazios urbanos* na conformidade do Plano Diretor e Lei específica, fixando condições e prazos para cumprimento da obrigação. “Não cumprida a obrigação, o Município poderá penalizar o não atendimento do adequado aproveitamento com sanções sucessivamente aplicáveis: IPTU progressivo no tempo e desapropriação sem indenização prévia com pagamento em Títulos de Dívida Pública”²⁵.

A eficácia do instrumento está, assim, na prévia ordenação e aplicação das penas legais de desapropriação. Assim, o Município conseguirá promover o adequado aproveitamento dos *vazios urbanos*, com possibilidade de revenda e/ou (re) ocupação do terreno. Utilizando-se da desapropriação em seguimento à progressividade do IPTU sobre terreno que não atenda à ordenação da cidade em determinado lapso de tempo, o IPTU progressivo irá se tornar um instrumento politicamente viável, na medida em que pode resolver a questão da resistência dos proprietários - terrenos de engorda - e os obriga a respeitar a ordenação da cidade.

Porém, passados mais de dez anos da promulgação da Constituição Brasileira, a aplicação do IPTU progressivo no tempo, nos termos do § 4º do artigo 182, ainda se restringe a experiências localizadas, apesar da sua importância, principalmente nas grandes cidades, onde a questão fundiária

²⁵ COSTA FILHO, Mário Pinto Rodrigues da (2000). Procurador da Procuradoria do Meio Ambiente, Patrimônio, Urbanismo e Obras e da Procuradoria Geral do Município de Salvador. In: *Enquete*. Op.cit.

afeta as condições de vida de um número muito maior de famílias do que no campo²⁶.

Em contrapartida, a eficácia do IPTU progressivo no tempo como instrumento mobilizador da ocupação dos *vazios urbanos* é duvidosa por dois motivos. Os impostos sobre a propriedade imobiliária são, tradicionalmente, muitos baixos - com raríssimas exceções nas cidades turísticas -, sendo que, na maioria das cidades, seu aumento é praticamente inviável. E a palavra “sucessivamente” no § 4º do artigo 182 da Constituição Federal, torna sua aplicação excessivamente demorada, um prazo não inferior a sete anos²⁷.

Como vimos, a importância da aplicação do IPTU progressivo sobre os *vazios* não utilizados e/ou subutilizados do território urbano vem sendo discutida, mas ainda, ao que parece, pouco aplicada pelo poder público municipal para que ocorra uma melhor distribuição e valorização da terra urbana, para tentar contornar a problemática da especulação imobiliária; e desconhecida pela comunidade em geral, que deveria ter uma efetiva participação social nas decisões de distribuição desses recursos tributários. E notamos a dificuldade de aplicação do IPTU progressivo no tempo, tanto por questões burocráticas, como sociais.

Segundo Maricato (2002), a reversão desse quadro exige um conhecimento rigoroso sobre ele. O primeiro passo para alterar esse rumo seria o de retirar as instituições e a sociedade do “analfabetismo urbanístico” e criar a consciência da dimensão dos problemas que estão sendo produzidos por esse crescimento urbano sem regulação pública e socialmente desigual.

Instrumentos legais e planos urbanísticos que orientem as cidades em direção ao “crescimento harmônico e equilibrado”(palavras freqüentes nas introduções dos Planos Diretores) não faltam. Temos inclusive motivos de otimismo já que em julho de 2001, após 12 anos de promulgada a

²⁶ SANTANA, Lúcia (2000). Arquiteta Coordenadora de Estudos e Projetos Secretaria Municipal da Promoção de Investimentos e Projetos Especiais da Prefeitura Municipal de Salvador. In: *Enquete*. Op.cit.

²⁷ PROENÇA, Heloísa Maria Salles Penteado (2000). Secretaria Municipal do Planejamento da Cidade de São Paulo. In: *Enquete*. Op.cit.

Constituição Federal de 1988, o Congresso Nacional aprovou o Estatuto da Cidade: um inédito conjunto de medidas que visam a implementação da função social da propriedade. Entretanto, a história do urbanismo brasileiro mostra que, com a ausência dos olhos da sociedade, não há como impulsionar a aplicação de planos e leis que poderiam definir uma nova era do desenvolvimento urbano no Brasil.

Sem querer abusar do trocadilho *trata-se de ocupar a lacuna e criar a consciência com ciência, com conhecimento*. (Maricato, 2002).

2.1.2 – Agenda 21

A partir da segunda metade do século XX, o número de pessoas nos centros urbanos mais que duplicou e, em decorrência disto, as demandas por infra-estrutura, moradia, transporte, também cresceram consideravelmente, além da capacidade atual das cidades atenderem-nas. Esta situação deixou de ser “privilégio” das metrópoles e generalizou-se, nas duas últimas décadas, pelas cidades médias e pequenas que passaram a abrigar os “refugiados do campo” e migrantes provenientes de outras cidades. Constatou-se uma concentração destes novos contingentes urbanos em áreas periféricas das cidades, ampliando a malha urbana, mas, ao mesmo tempo, deixando profundas marcas de degradação ambiental e cultural (BREMER, 2001).

A construção desta nova paisagem, onde se destacam situações de insalubridade, e de construções em áreas de risco, é acompanhada pela inquietação de setores da sociedade que passam a apontar as diversas implicações deste quadro para o meio ambiente, bem como suas relações causais. Deste modo, a situação ambiental passa a receber uma maior atenção popular e política, principalmente a partir do início dos anos 1990.

2.1.2.1 – Agenda 21 Global

Dentro desse contexto, a **Agenda 21 Global** foi definida e elaborada pelos 170 países presentes à Conferência das Nações Unidas sobre Meio

Ambiente e Desenvolvimento²⁸ (CNUMAD), organizada pela ONU²⁹, realizada no Rio de Janeiro, em junho de 1992, considerado o maior e mais representativo evento diplomático dos últimos tempos. Com o objetivo de nortear a prática de ações sobre o *desenvolvimento sustentável*, consolidado como diretriz para a mudança de rumos no desenvolvimento global³⁰.

A **Agenda 21** foi aprovada para tornar real as novas aspirações e constitui-se em um documento contendo uma série de compromissos acordados pelos países signatários, que assumiram o desafio de incorporar, em suas políticas públicas, princípios que desde já os colocavam a caminho da *sustentabilidade*. Portanto, é um programa de ações para o qual contribuíram governos e instituições da sociedade civil, que constitui uma tentativa de promover, em escala mundial, um novo padrão de desenvolvimento, conciliando métodos de proteção ambiental, justiça social e eficiência econômica (NOVAES, et.al., 2000).

[...] parece ter vindo encerrar uma época de interesse de caráter eventual pelo meio ambiente por parte dos governos de muitos países, por mais que as discussões tivessem deixado muitas dúvidas sobre isto, e que medidas em prol da sustentabilidade ainda não sejam prioridades governamentais de fato. Mesmo sem que houvesse uma imediata compreensão pelas partes envolvidas da complexidade dos temas postos à

²⁸ Também conhecida como “Cúpula da Terra”, ECO-92 ou RIO-92.

²⁹ As principais conferências realizadas pela ONU, na década de 90, foram: Infância em Genebra (1990); Meio Ambiente e Desenvolvimento Humano no Rio de Janeiro (1992); População e Desenvolvimento no Cairo (1994); Pobreza e Desenvolvimento Social em Copenhague (1995); Assentamentos Humanos Habitat II em Istambul (1996); Mulher em Beijing (1997).

³⁰ Ao considerarmos as interações das cidades com o ambiente natural, torna-se necessário compreender que elas próprias são recursos que necessitam de proteção, ao mesmo tempo em que se registra um aumento nas demandas necessárias para sua manutenção e seu desenvolvimento, um *desenvolvimento urbano sustentável* - deslocando assim, a ênfase do debate para o meio ambiente construído – não somente por ser um dos principais usuários do ambiente natural, mas também por compor um importante recurso dele próprio. Por conseguinte, entendendo-se a cidade como um recurso, as possibilidades para o seu planejamento devem ser examinadas na busca de sua sustentabilidade (BREMER, 2001).

discussão, ou mesmo uma adesão aos acordos ali firmados, o agravamento das diversas formas de degradação do ambiente, e os riscos de sua irreversibilidade, trouxeram consigo o crescimento da preocupação pública para com os problemas da deterioração ambiental (BREMER, 2001).

A partir da **Agenda 21 Global**, todos os países que assinaram o acordo assumiram o compromisso de elaborar e implementar sua própria **Agenda 21 Nacional**, devendo adequar-se à sua realidade, de acordo com as diferenças sócio-econômico-ambientais, sempre em conformidade com os princípios e acordos da primeira. Internacionalmente, a metodologia empregada para a elaboração das Agendas 21 Nacionais contempla a participação de diferentes níveis do governo, o setor produtivo e a sociedade civil organizada.

Nesse contexto e, para cumprir esse desafio, foi criada, em fevereiro de 1997, por decreto presidencial, a Comissão de Políticas de Desenvolvimento Sustentável e da Agenda 21 Nacional – CPDS, presidida pelo Ministério do Meio Ambiente, tendo como principal atribuição coordenar o processo de elaboração e implementação da **Agenda 21 Brasileira**.

Em atendimento às diretrizes estabelecidas na metodologia elaborada pela CPDS e mobilizando vários segmentos da sociedade para a construção da Agenda Nacional, foi desencadeado um processo de planejamento participativo que, em sua teoria, partiu do diagnóstico do País, suas regiões, estados e municípios, identificando suas potencialidades e fragilidades, para poder orientar seu futuro de forma sustentável, de acordo com as potencialidades e vulnerabilidades de seus recursos ambientais.

O processo teve início a partir da definição de seis temas: Agricultura Sustentável, Cidades Sustentáveis, Infra-estrutura e Integração Regional, Gestão dos Recursos Naturais, Redução das Desigualdades Sociais e Ciência e Tecnologia para o Desenvolvimento Sustentável, que nortearam, no primeiro semestre de 1999, seminários e oficinas de trabalho em que representantes de diferentes setores da sociedade de todas as regiões do País manifestaram seus pontos de vista sobre os problemas brasileiros e sobre as opções para solucioná-los (NOVAES et.al., 2000). Fica o questionamento do que realmente foi posto em prática.

A **Agenda 21 Brasileira** teve, como diferencial em relação as demais, a criação de Agendas 21 Locais. A proposta era de que cada cidade fizesse sua **Agenda 21 Local**, com a participação da sociedade civil; e assim como cada país, cada cidade deveria adequar sua Agenda à sua realidade e às suas diferentes situações e condições, sempre considerando os princípios gerais de: participação e cidadania; respeito às comunidades e diferenças culturais; integração; melhoria do padrão de vida das comunidades; diminuição das desigualdades sociais; e mudança de mentalidades.

Enfim, tendo uma visão sobre os objetivos e propostas da Agenda 21, relacionamos a importância do documento à solução do fenômeno dos *vazios urbanos*. Verificamos que a Agenda 21 Brasileira, vem tratando da questão dos *vazios* enfocando tanto a necessidade de áreas verdes nas áreas densamente ocupadas quanto à otimização do uso da infra-estrutura existente na cidade.

Ao analisarmos o documento, no item "Cidades Sustentáveis", dentro do capítulo que trata das propostas para a construção da sustentabilidade, diagnósticos e discussões colocaram ênfase em algumas estratégias. A primeira e principal estratégia relacionada ao estudo de (re) utilização dos *vazios urbanos*, tem como título "*Uso e Ordenação do Solo*", onde prevê "regular o uso e ocupação do solo urbano e o ordenamento do território, contribuindo para a melhoria das condições de vida da população, pela promoção da equidade, eficiência e qualidade ambiental" (NOVAES et.al., 2000, p.143-145).

Segundo o autor, os objetivos em relação à problemática dos *vazios urbanos* somente serão alcançados na medida em que as propostas de sustentabilidade, a seguir, forem aplicadas:

- a) Incorporando aos processos de formulação de políticas e de planejamento urbano do município, as diretrizes gerais de ordenação do território e de política urbana emanadas das políticas, planos e programas, federais e estaduais, que tratam de questões de interesse da sustentabilidade das cidades;
- b) Promovendo a implementação de planos diretores e da legislação edilícia e urbanística de competência municipal: leis de uso e ocupação do solo, de parcelamento e loteamento, de perímetro urbano, os códigos de obras e edificações, os códigos de posturas e

sanitário -, visando à introdução de dispositivos normativos e legais que assegurem a sustentabilidade;

- c) Combatendo a produção irregular e ilegal de lotes urbanos e o crescimento desnecessário da área de expansão urbana das cidades, através da aplicação efetiva de instrumentos de regulação do solo – urbano e rural – e da adoção de mecanismos de controle e fiscalização eficazes;
- d) Priorizando políticas e ações que facilitem o acesso à terra e a regularização fundiária, com a finalidade de reduzir o déficit habitacional das populações de baixa renda, assim como a regularização fundiária das áreas e assentamentos informais e loteamentos irregulares, visando assegurar a função social da propriedade, as condições de sustentabilidade social, econômica e ambiental da habitação e o direito de acesso à moradia adequada para todos;
- e) Desenvolvendo linhas específicas para a locação social, no sentido do aproveitamento do estoque existente – de terrenos *vazios* - e recuperação das áreas centrais degradadas, visando ampliar a oferta de alternativas habitacionais;
- f) Combatendo a subutilização e a degradação urbana e produzindo maior eficiência às dinâmicas socioambientais, apoiando e incentivando a realização de experiências bem-sucedidas na conservação do patrimônio ambiental urbano, principalmente as que apresentam forte interação com a preservação do patrimônio natural e paisagístico;
- g) Coordenando as ações referentes ao uso e à ocupação do solo, visando reduzir as tendências de crescimento desorganizado das cidades e otimizar o uso do sistema de transportes, ao relacionar sua estruturação a formas mais equilibradas e sustentáveis de uso e ocupação do solo.

Segundo Novaes (2002), referente ao último parágrafo, a Associação Nacional de Transporte Público (ATNP) afirma que a questão dos transportes nas metrópoles deverá ser enfrentada de forma decisiva. Subsídios não

declarados ao transporte individual e transporte rodoviário (com seus reflexos urbanos), além da não internalização de seus custos ambientais (poluição, saúde) e sociais (horas perdidas nos deslocamentos), levam a uma progressiva ocupação do espaço urbano pelo transporte. A associação “calcula que mais de 50% do solo urbano nas metrópoles já estejam ocupados pelo transporte - vias públicas, estacionamentos, etc”.

Para mudar este quadro, a ATNP tem apresentado sucessivas propostas que precisam ser consideradas: reordenamento dos espaços e atividades urbanas; incentivo à ocupação de espaços vazios já urbanizados; descentralização das atividades econômicas e dos serviços; priorização de deslocamentos a pé ou de bicicleta; redução do tráfego de passagem; criação de espaços de convívio urbano; restrições ao uso do automóvel; mudanças na política tarifária para transferir parte dos custos aos usuários do transporte individual; e substituição de combustíveis fósseis por alternativas menos poluentes e produtoras de ruídos (NOVAES, 2002).

Impõe-se, portanto, uma reforma urbana que comece pela reordenação do uso do solo e pela descentralização administrativa, acompanhada de um processo participativo que permita à sociedade influir nos rumos e fiscalizar a aplicação de recursos. A tributação progressiva de espaços dotados de infra-estruturas e não utilizados não poderá mais ser postergada.

2.1.3 – Estatuto da Cidade

Nas últimas décadas, o Brasil experimentou amplo processo de urbanização, decorrente do desenvolvimento econômico e das transformações que acontecem na área social. A ocupação dos espaços urbanos, motivada em grande parte pelo processo de industrialização, acabou por mudar radicalmente a geografia e a exigir nova interpretação política das cidades.

Na verdade, as cidades sempre se apresentaram como centros significativos dos projetos da atividade econômica, apesar do preenchimento dos espaços, tradicionalmente, se revelar desafiador e complexo, na medida em que estão costumeiramente acompanhados de aspectos ligados a emprego, habitação, saúde, educação e serviços públicos essenciais. Em meio a esta transformação, surgem as desigualdades entre os grupos populacionais,

especulação imobiliária, desajustes nos aglomerados de convivência e a contradição das políticas públicas que, via de regra, impõem grandes desafios aos gestores (IATAURO, 2003).

No emaranhado desses problemas, o Presidente da República Fernando Henrique Cardoso sancionou, no dia 10 de julho de 2001, a Lei nº 10.257, que trata do **Estatuto da Cidade**, documento jurídico e técnico que tem por objetivo regulamentar as diretrizes gerais da política urbana. Resultado de 11 anos de tramitação no Congresso Federal, as regras do Estatuto da Cidade entraram em vigor no dia 10 de outubro de 2001.

É de extrema importância que os poderes municipais - Câmara dos Vereadores (Legislativo) e Prefeitura (Executivo) -, sem deixar de lado o governo do Estado, iniciativa privada e sociedade civil, em geral, estejam unidos na aplicação dessa lei que trata o ambiente urbano com o devido cuidado e a atenção necessária, além de regulamentar certas práticas, seja coibindo, disciplinando, punindo quem faz da cidade, ou mesmo da sua propriedade, o que bem lhe convém; quando na verdade o que está em jogo, e esta lei trata disso com maestria, é o bem estar social (PEREIRA, 2002).

No seu capítulo III, o Estatuto da Cidade torna obrigatório um plano básico – **Plano Diretor** - para cidades com mais de 20 mil habitantes, ratificando sua importância como instrumento que o poder público municipal tem para que a cidade cresça e se desenvolva de forma consciente e ordenada, baseado em um planejamento estratégico. Este Instrumento, deverá necessariamente contar com a colaboração de uma equipe multidisciplinar, formada por arquitetos urbanistas, engenheiros, agrônomos, geólogos, ambientalistas, advogados, administradores, que, juntos, irão coordenar planos que terão como meta a eficiência desejada pelo Plano Diretor (PEREIRA, 2001).

Ainda, segundo Pereira (2001), quanto ao Poder Público, o Estatuto da Cidade permite que o administrador planeje a sua cidade de modo a implementar políticas urbanas, através dos subsídios que a lei oferece e, ao mesmo tempo, com toda a receita oriunda de recursos advindos dos próprios instrumentos, como o IPTU progressivo, a licitação para edificação, a outorga onerosa do direito de construir e os Consórcios Imobiliários. Denominado de lei de responsabilidade social, configura-se numa legislação que vai permitir aos

Prefeitos Municipais reordenar a questão urbana, combatendo principalmente a retenção especulativa de imóveis, muito comum nos grandes centros.

De outro lado, o Estatuto está na linha das modificações estruturais da administração pública, capitaneada pela Lei de Responsabilidade Fiscal. Representa, em essência, vigoroso instrumento de ação governamental e permite aos Prefeitos Municipais ampliar consideravelmente a responsabilidade social, combatendo erros e abusos que provocaram graves disfunções (IATAURO, 2003).

Entre as regras estabelecidas pelo Estatuto da Cidade, podemos destacar algumas de evidente importância para a discussão e possível resolução da problemática dos *vazios urbanos*.

O novo documento amplia o poder de atuação das prefeituras e oferece claras condições para o aproveitamento de *vazios urbanos* que, fruto da especulação imobiliária, do crescimento das periferias e da acomodação dos proprietários, causam sérias disfunções no desenho urbano. As cidades necessitam de política urbana dimensionada para garantir os direitos coletivos, a lógica da distribuição equitativa dos serviços públicos e a melhor ocupação do solo, parâmetros básicos da convivência social. A favelização e a nefasta e antidemocrática invasão de áreas de muitos Municípios, decorre, fundamentalmente, de retenções especulativas e abusos de direito, retirando da propriedade sua função social (IATAURO, 2003).

O Estatuto da Cidade autoriza tributos mais elevados para terrenos ociosos, dentro do conceito de extra-fiscalidade, e exige que as cidades tenham um Plano Diretor que defina as áreas de interesse social. Estabelecidas essas áreas, o Município poderá procurar os proprietários de imóveis não edificadas, subutilizados ou não utilizados, para que informem ao Poder Público, dentro de prazo razoável, o que pretendem fazer nesses espaços. Em seu Artigo 5º estabelece "**o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios para imóveis urbanos subutilizados ou não utilizados**". Em outras palavras, tratar-se-ia da inibição da especulação imobiliária (IATAURO, 2003).

Sobre estes imóveis permite a cobrança do "**IPTU progressivo no tempo**", como determina o Artigo 7º da mesma lei. Caso o proprietário não quite seu débito junto à prefeitura ou caso não haja ocupação do imóvel, passa a incidir sobre ele o IPTU progressivo, com aumento da alíquota por cinco anos,

com limite máximo de 15% ao ano sobre o valor do imóvel, até o teto de 75% em cinco anos. Se a obra não for concluída, o município poderá desapropriar o imóvel.

A instituição do IPTU progressivo no tempo constitui um importante instrumento de combate aos *vazios urbanos* e de justiça tributária, capaz de inibir a especulação e promover a democratização do solo urbano, fazendo com que aqueles que têm mais e ocupam áreas privilegiadas da cidade paguem mais. As alíquotas são, significativamente, maiores para os terrenos não edificadas com o propósito de induzir a ocupação e taxar a especulação imobiliária.

Segundo Santana (2001), a nova lei obriga a ocupação dos *vazios urbanos*, uma vez que o imposto das propriedades sem uso ficará mais caro. A legislação, avalia o arquiteto, parte do pressuposto de que os *vazios* em áreas dotadas de infra-estrutura pública têm caráter especulativo. Uma das grandes novidades da legislação é exatamente tentar coibir a especulação imobiliária. “Com a aplicação criteriosa do Estatuto, as cidades e as metrópoles ganharão eficiência nas ações de requalificação e reordenamento do espaço urbano e no combate aos terrenos e edifícios *vazios*, subutilizados ou deteriorados”.

Essa nova lei também prevê, em sua Seção V, artigo 9º, o "**Usucapião especial do imóvel urbano**" que tem o objetivo de legalizar grandes áreas ocupadas de forma irregular. Pode ser utilizado em áreas urbanas com mais de 250 metros quadrados, ocupados por população de baixa renda que habite o local há cinco anos ininterrupto e sem oposição do verdadeiro dono, como é o caso da maioria das vilas e favelas em situação irregular. A população de baixa renda, que vive em situação irregular, mas que adquiriu, por lei, o direito à propriedade do imóvel pode ter enfim, sua situação regularizada. Terá, através dessa lei, uma oportunidade ímpar de se tornar proprietária dos imóveis ocupados. Enfim, o grande cinturão de sub-habitações que envolve as pequenas às grandes cidades, terá oportunidade, a partir da titulação de suas áreas, de promover a tranqüilidade e segurança a seus moradores. Com a titulação poderão investir na forma de mutirão e ações junto ao Poder Público de regularização fundiária, com o implemento de obras de infra-estrutura (PEREIRA, 2001).

Infelizmente, o Estatuto da Cidade ainda é desconhecido por grande parte da população. Muitas Prefeituras, até de grandes capitais, não estão tratando o tema com seriedade. Mas, segundo Pereira (2001), com a Gestão Democrática da Cidade, há a participação da sociedade civil organizada em todo o processo legislativo relativo à nova política urbana. É auferida à população, também, a participação na gestão orçamentária do município, bem como a iniciativa de leis quanto a planos e projetos urbanos.

2.2 – Estratégias Urbanísticas e de Planejamento

Vimos, na primeira parte deste capítulo, que nas últimas duas décadas, instrumentos de políticas públicas foram criados, discutidos, analisados e aos poucos postos em prática, visando uma melhor ocupação e distribuição do uso do solo. Concluimos que os instrumentos citados tinham, em comum, a preocupação com a (re) utilização de *vazios*, devido a sua importância para uma maior sustentabilidade de nossas cidades, num futuro próximo.

Neste item, buscaremos identificar e analisar o que vem ocorrendo em relação às estratégias urbanísticas e de planejamento nas condições atuais do espaço urbano, buscando entender as propostas de (re) utilização dos *vazios urbanos*, ponto central do estudo.

Segundo Zancheti (1998), no último século, as modernas metrópoles e as grandes cidades passaram por um processo de urbanização de larga escala. “Urbanização intensa que foi realizada segundo um modelo de crescimento urbano extensivo, isto é, um crescimento nas margens da cidade, onde a fronteira cidade/campo era deslocada de modo contínuo e fragmentado, criando um centro e uma periferia tentacular em contínua expansão”. A expansão resultante é descontínua, comportando uma enorme quantidade de *vazios urbanos* e de áreas subutilizadas, ocorrendo sobre um território com mínima oferta de infra-estrutura, gerando uma imensa área periférica relativamente ao núcleo urbano central, onde foram absorvidos as habitações das populações de estratos de baixa renda, as invasões, os loteamentos clandestinos, os grandes conjuntos e outras formas típicas de ocupação das grandes cidades.

Os anos noventa significaram um período de mudança desse modelo. As taxas de crescimento das grandes metrópoles diminuíram, ficando, em geral, abaixo das taxas nacionais de expansão da população. O modelo centro/periferia deixou de ser dominante e a questão urbana principal passou a ser a reutilização e a requalificação do estoque construído existente, com a criação de infra-estrutura complementar.

A intensa expansão urbana alimentou a especulação imobiliária calcada em um permanente e diferenciado processo de valorização e desvalorização da terra urbana e do estoque de edificações. É um processo que segue uma lógica perversa em termos sociais, ambientais e econômicos, mas profundamente rentável ao nível dos proprietários de terras e dos incorporadores imobiliários. É a lógica de criação de novas áreas de centralidade urbanas e habitacionais, e da obsolescência das áreas mais antigas. Não é um processo homogêneo. Pelo contrário, é profundamente diferenciado na sua abrangência do território urbano e quanto aos seus resultados. Está baseado no movimento do capital construtivo, por sobre as diferentes partes das cidades utilizando seus atributos locacionais, ambientais e culturais como elementos definidores do valor das novas construções (ZANCHETI, 1998).

De acordo com LIMA (2002), as antigas funções das cidades: o mercado, os bancos, as bolsas, os armazéns podem ainda existir em pedra e cal, mas tiveram suas funções destruídas “pelo desenvolvimento que modificou a geografia das cidades, ocasionando em perda de identidade”. Assim como a idéia de nação como entidade política e intelectual começa a declinar, a globalização que atinge a todos reconstrói a cidade onde os novos *landmarks* são os aeroportos, os museus e os grandes *shoppings*:

Estamos em um período de ruptura com o planejamento urbano tradicional – racionalista, herdeiro do iluminismo e do modernismo – e de sua substituição por um novo tipo de urbanismo baseado na execução de determinados projetos com os quais se espera alcançar a dinâmica urbana desejada.

Tais projetos se traduzem em intervenções físicas - [...] – aparentemente pontuais e fragmentadas, mas que são articuladas a partir de uma linha de estratégia de desenvolvimento face aos novos desafios colocados pela globalização (COMPANS, 1996, p.215).

Segundo Compans (1996, p.215), o desuso da infra-estrutura instalada e a necessidade de uma reordenação espacial das cidades, face à “concorrência interurbana” e o “*marketing* territorial” como atração às empresas em seus movimentos de internacionalização é, sem dúvida, fator preponderante na lógica de construção deste novo modelo de gestão urbana, assim como outros fatores também concorreram para esta mudança de modelo. Por um lado, no cenário de competição intermunicipal por recursos externos e pela atração empresarial, a agilidade no processo de tomada de decisões sobre a cidade requer uma flexibilização dos controles urbanísticos, “incompatível com o zoneamento e a rígida hierarquia entre os planos diretores e os planos de ocupação do solo característico do planejamento urbano tradicional”. Por outro, “a força de uma experiência paradigmática – a reestruturação urbana de Barcelona, viabilizada por sediar os Jogos Olímpicos em 1992 – passou a ser apresentada como modelo a ser perseguido pelas cidades que buscam se adaptar à nova ordem econômica mundial” (COMPANS, 1996, p.215).

Dentro desse contexto, o urbanismo ganha posição central no debate sobre o futuro das cidades, uma vez que serão as intervenções físicas responsáveis em grande parte pelo processo ou fracasso da “estratégia” que vem sendo adotada em muitos centros urbanos, em especial no que diz respeito à promoção do *marketing* urbano – ou seja, na produção de uma imagem forte e positiva que facilite suas “exportações”. Ao mesmo tempo, é necessário gerar internamente uma identidade social e coletiva de urbe, que derive numa cultura e patriotismo cívicos essenciais à consolidação do consenso político (COMPANS, 1996, p.215).

Arantes (2002, p.12-13), que a isto se refere como “urbanismo em fim de linha”, diz que o novo modelo “não representa nenhuma ruptura maior de continuidade com o anterior”. Afirma que se há alguma novidade no novo urbanismo, “ela se resume ao ‘gerenciamento’, agora assumidamente

empresarial, [...], o que o levou, não por acaso, a ressuscitar o vocabulário descartado do ‘planejamento’, posto em descrédito pela voga contextualista anterior”.

Esta “animação urbana”, segundo Arantes, ao que parece, está cada vez mais intensa, na medida em que as escolhas alternativas se estreitam. Animação que se expressa na convergência entre governantes, burocratas e urbanistas em torno de uma espécie de teorema-padrão: as cidades só se tornarão protagonistas privilegiadas, como a Idade de Informação lhe promete, se forem devidamente dotadas de um Plano Estratégico capaz de gerar respostas competitivas aos desafios da globalização, e isto a cada oportunidade de renovação urbana que porventura se apresente na forma de uma possível vantagem comparativa a ser criada (ARANTES, 2002, p.13):

[...] estamos diante de políticas de *image-making*, na mais trivial acepção marqueteira da expressão, pois quem diz *image-making* está, queira ou não, em políticas *business-oriented*, para não falar em *marketfriendly*.

[...] se trata creio eu, de uma etapa a mais na abordagem culturalista da cidade, [...], no qual esta tão falada mudança de paradigma (em todos os níveis, da regulação econômica à filosofia) coincidiria enfim com a sua verdade, no fundo a verdade do nosso tempo uma idade enfim inteiramente dominada pela compulsão da *generalized bargaining*, em que tudo se negocia, de imagens a outros itens menos simbólicos [...]. O que aliás, não deveria surpreender, pois o seu cenário de origem vem a ser o do movimento de volta à cidade, na maioria das vezes dando origem aos conhecidos processos de *gentrification* (ou “revitalização urbana”, conforme preferem falar seus promotores), em grande parte desencadeados pelo reencontro glamoroso entre Cultura (urbana ou não) e Capital (ARANTES, 2002, p.14-15).

Ainda segundo Arantes, a abordagem culturalista e mercadológica da cidade contemporânea, em geral, vale-se de *vazios urbanos* como oportunidades para alavancar investimentos. Ao mesmo tempo, é justamente isto que diferencia o caráter gerencial do novo planejamento urbano –

estratégico - “vive-se à espreita de ocasiões para fazer negócio”. O planejamento estratégico ancora-se nos *vazios urbanos*, visando reconstruir o sentido da cidade – “o *vazio* que a grande ocasião permitirá preencher (embora continue vazio de sentido) nada mais é do que o terreno propício para os processos bem conhecidos de capitalização da cidade³¹”.

2.2.1 – Planejamento Estratégico

Conforme Compans (1996, p.215), o Plano Estratégico é apresentado como um instrumento capaz de construir o consenso político necessário à execução de grandes projetos que combinam objetivos de crescimento econômico e desenvolvimento urbano, a partir de determinados pressupostos básicos, dentre os quais: a aposta no futuro das cidades como centro terciário qualificado; o crescente protagonismo político das administrações locais face ao enfraquecimento dos Estados nacionais; a cooperação público-privado no financiamento de grandes intervenções urbanísticas; e a necessidade de construir e/ou modificar a imagem da cidade para projetá-la no exterior através do marketing que enfoque, sobretudo, um principal produto de venda, como por exemplo, turismo ou cultura.

Segundo Vainer³² (2002, p. 75), entre os modelos de planejamento urbano que concorrem para ocupar o trono deixado vazio pela queda do “tradicional padrão tecnocrático-centralizado-autoritário” está o chamado e polêmico *planejamento estratégico*. “O modelo vem sendo difundido no Brasil e na América Latina pela ação combinada de diferentes agências multilaterais (BIRD, Habitat) e de consultores internacionais, sobretudo catalães, cujo agressivo *marketing* aciona de maneira sistemática o sucesso de Barcelona”³³.

³¹ Arantes, Otilia. *Uma estratégia fatal – A cultura nas novas gestões urbanas*. In: **A cidade do pensamento único – desmanchando consensos**. 2ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2000, p.63-64.

³² VAINER, Carlos B. *Pátria, Empresa e Mercadoria – Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano*. In: **A cidade do pensamento único – desmanchando consensos**. 2ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2000, p.75-103.

³³ Cf. Vainer, no grupo ao qual chama de catalães destacam-se Manuel de Forn e, sobretudo, Jordi Borja, seja no exercício de consultoria ou na produção de textos em que se

De acordo com Vainer (2002, p.76), segundo os defensores do planejamento estratégico, inspirados em conceitos e técnicas oriundas do planejamento empresarial, deve ser adotado pelos governos locais, pois as cidades estariam submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas. Para Borja, “as cidades se conscientizam da mundialização da economia e da comunicação” e, em consequência, “se produz crescente competição entre territórios e especialmente entre seus pontos nodais ou centros, isto é, as cidades”³⁴. Castells deixa clara a ênfase na caracterização da atitude estratégica como uma imposição do ambiente de concorrência, inclusive interurbana, incerto e instável:

A flexibilidade, globalização e complexidade da nova economia do mundo exigem o desenvolvimento do planejamento estratégico, apto a introduzir uma metodologia coerente e adaptativa face à multiplicidade de sentidos e sinais de nova estrutura de produção e administração³⁵.

Durante longo período, a discussão acerca da questão urbana remetia a fatores como crescimento desordenado, reprodução da força de trabalho, equipamentos de consumo coletivo, movimentos sociais urbanos, e racionalização do uso do solo; porém, a “nova questão urbana” teria, agora, como centro, a problemática da competitividade urbana (VAINER, 2002, p.80). Quando a liberação do mercado comanda o desenvolvimento da economia global e a privatização, e os mercados financeiros se tornam rotina, as cidades necessitam “competir pelo investimento do capital, tecnologia e competência gerencial; competir na atração de novas indústrias e negócios; ser competitivas

difundem, junto com a experiência de Barcelona, as virtudes do novo modelo. Em certa medida, também integra o grupo Manuel Castells.

³⁴ BORJA, Jordi. **Barcelona. Un modelo de transformación urbana**. Quito, Programa de Gestión Urbana/Oficina Regional para América Latina y Caribe, 1995, p.276. Apud. VAINER (2002, p.76).

³⁵ CASTELLS, Manuel. **The world has changed: can planning change?** (Keynote Speech, ACSP Annual Meeting). Austin, Texas, 1990, p.14, mimeo. Apud. VAINER (2002, p.76).

no preço e na qualidade dos serviços; e competir na atração de força de trabalho adequadamente qualificada”³⁶.

A cidade passa a ser identificada como uma mercadoria a ser “vendida” num mercado extremamente competitivo, em que outras cidades também estão “à venda”. “Em síntese, pode-se afirmar que, transformada em coisa a ser vendida e comprada, tal como a constrói o discurso do planejamento estratégico, a cidade não é apenas uma mercadoria, mas também, e, sobretudo, uma mercadoria de luxo”. A representação da cidade-coisa, da cidade-objeto, da cidade mercadoria (de luxo) coexiste com uma outra em que a cidade aparece como sujeito. “Esta cidade, que saiu da forma passiva de objeto e assumiu a forma ativa de sujeito, ganha uma nova identidade: é uma empresa” (VAINER, 2002, p.77-83).

Não obstante, este *marketing* deve servir concomitantemente à promoção interna, à constituição de um ‘patriotismo de cidade’ que contribua para a adesão dos cidadãos comuns aos empreendimentos sugeridos pelo Plano – [...] – bem como às intervenções urbanísticas, que tantos transtornos traz à vida cotidiana (COMPANS, 1996, p.218).

A “estratégia” para tal inserção competitiva e conseqüente qualificação da urbe à condição de “cidade global” é, portanto, a soma de um pacto urbano negociado em torno de determinadas intervenções urbanísticas garantindo a modernização de infra-estrutura urbana necessária à renovação da base econômica, visando a passagem do modelo industrial tradicional para o de centro terciário qualificado. Entretanto, a viabilização desta estratégia dependerá da estimulação de grandes projetos de cidade que contem com a participação e cooperação ativa dos principais agentes públicos e privados, articulados em um amplo consenso político (COMPANS, 1996, p.217).

Além da construção deste consenso político, o Plano Estratégico também é considerado como uma extraordinária ferramenta para obter outro

³⁶ World Economic Development Congress & The World Bank. **World Competitive Cities Congress. Executive Summary Document**. Washington, DC, mimeo, 1998, p.2. Apud. Vainer (2002, p. 76-77).

elemento fundamental à competitividade da cidade, que é o marketing territorial e urbano - peça chave para a promoção da cidade no exterior, atraindo investidores, visitantes e usuários solventes e facilitando a exportação de bens e serviços. Neste sentido, ele proporciona a percepção de uma “imagem positiva da cidade moderna, competitiva, integrada, e dotada de um determinado número de qualidades urbanas que incidam sobre um principal produto de venda, como por exemplo, turismo, cultura ou um complexo portuário moderno” (COMPANS, 1996, p.217).

Para finalizarmos, Arantes (1998, p.138) afirma que não é difícil reconhecer, nisso tudo, um outro sistema das novas relações do Estado com a economia em mutação, que aos poucos se retira de cena, deixando de ser o principal gestor público. A iniciativa passou às grandes corporações, na maioria multinacionais, pois são elas os maiores clientes. Sendo assim, a ideologia do lugar público já não é mais exclusividade do discurso oficial – que delegou à arquitetura a tarefa monumental de reanimar, pelo menos, a imagem da nação. “Ao que parece, dispensando a intervenção do Estado, o Capital em pessoa é hoje o grande produtor dos novos espaços urbanos, por ele inteiramente ‘requalificados’”, afirma Arantes.

2.2.1.1 – Planejamento Estratégico X Vazios Urbanos

Portas (2000) defende a idéia de que a maior parte das intervenções de grande visibilidade, surgidas nos últimos tempos em inúmeras cidades, não seria possível sem uma mudança no seu gerenciamento urbanístico. O que se pretende com esse urbanismo “negocial” é requalificar a cidade, atuando com intervenções concretas, sempre que for possível reunindo um conjunto de condições físicas e fundiárias e agentes públicos e privados, “dispostos a passar do ‘poder fazer’ ao ‘fazer mesmo’”. O autor denomina estas intervenções como “projetos estratégicos” - com objetivos mais amplos do que aqueles que os viabilizam como negócios - a conotação “negocial” do procedimento vem, na maioria das vezes, da iniciativa pública:

...que ‘descobriu’ o vazio dando-lhe prioridade; que ‘fabricou’ as condições suficientes de viabilidade; que ‘cativou’ os parceiros necessários; que ‘desenvolveu’ o projeto urbano e lhe deu

visibilidade; que o 'organizou' para que possa se tornar realidade. O caráter negocial destes processos tem, obviamente, regras diferentes das negociações correntes entre privados, pela transparência, pelos limites irrenunciáveis do interesse público em presença, pela visão estratégica ou do plano existente, ainda que com menos rigidez ou mais interativa. E mesmo quando se trata de intervenções que envolvem apenas entidades públicas, a negociação existe e, por vezes, com obstáculos mais difíceis de ultrapassar, por bons ou maus motivos (PORTAS, 2000).

Afirma ainda Portas que o planejamento vigente, tradicional, traduzido em parâmetros rígidos pela força legal dos Planos Diretores, não facilita o gerenciamento negocial dos *vazios*, cuja probabilidade de transformação por inteiro ou interligado, não foi, (nem talvez pudesse ser) prevista. "Por isso, planejamento adaptativo e gerenciamento negocial são caras de uma mesma e nova moeda", onde o novo "estado local" adotaria a adaptabilidade e a negociação como processos integrantes do planejamento, procurando orientar a iniciativa e o investimento privado para áreas de interesse coletivo, oferecendo em troca garantias de edificabilidade, fiscais e outras.

De acordo com o autor, o que regulamenta, portanto, o gerenciamento negocial da operação é a dimensão dos tais *vazios* e a complexidade dos "atores" que a oportunidade juntou públicos e privados, com diferentes papéis e interesses. Assim, quanto mais centrais, ou prestigiadas, são as localizações dos *vazios* que dão origem às operações, maior deverá ser a exigência negocial, do lado público, para incluir em seus encargos os custos de regeneração de sistemas gerais ou de áreas carentes vizinhas, que possam se beneficiar das conseqüências das intervenções de excelência, ou de "*griffe*", sobretudo, nas cidades em que estes déficits de espaço público qualificado não se limitam às periferias, mas localizam-se nos próprios centros.

A oportunidade de reaproveitamento do vazio em conformidade com o planejamento, porém resultando da negociação caso a caso em termos de obrigações e benefícios, cria as condições necessárias e suficientes para uma atuação por projetos que se caracteriza por ser não uma simples previsão, mas sim uma

operação concretizável no terreno que, se espera, tenha sobre seu entorno efeitos de contaminação positiva (PORTAS, 2000).

Finalizando, Portas (2000) defende que os *vazios urbanos* podem constituir a base fundiária e de localização de projetos urbanos estratégicos úteis para a regeneração de cidades ou periferias, se forem transformados em oportunidades credíveis; e para que isso aconteça é necessário que a administração municipal ganhe uma cultura de iniciativa, projeto e capacidade negocial continuada.

2.3 – Propostas de (Re) Utilização dos *Vazios*

Vivemos em uma sociedade de avanços tecnológicos, de facilidade de comunicação e de deslocamento humano, de integração econômica, política e cultural, onde a globalização tornou-se algo comum. O cotidiano está cada vez mais padronizado, e é por isso que as diferenças e as diversidades culturais encontram espaço na sociedade do século XXI.

Nesse sentido, Gutiérrez³⁷ ressalta que “a compreensão histórica da produção arquitetônica das cidades é um dos meios de perceber o seu espaço e conseqüentemente a sua identidade”. Segundo ele, a revalorização do patrimônio não visa somente recuperar os significados intrínsecos dos monumentos, mas também resgatar a memória histórica de uma sociedade, e recuperar valores de relação social e cultural fundamentais. O autor destaca ainda que:

³⁷ GUTIÉRREZ, Ramón. **Arquitetura Latino-Americana: textos para reflexão e polêmica**. São Paulo: Nobel, 1989. Op.cit. COSTA, Adriana Schwindt da; VILLELA, Ana Laura Vianna; OLIVEIRA, Ana Lúcia Costa de (orient.); e BÖHM, Mauro Fernando Normberg. *Renovação Urbana da Zona Portuária de Pelotas/RS: Caracterização e Delimitação por meio da apreensão da Morfologia Urbana*. In: **Anais do VIII Encontro Nacional da ANPUR**. Organização: Décio Rigatti. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 1999. 1 CD-ROM. Produzido por Semiotic Systems.

A história não é um receituário teórico que permite estar num “futuro” irreal consumindo um passado sem valor, pois a história pode ser observada nos feitos culturais e sociais inerentes à vida ativa das comunidades. Assim, a identidade do homem, incluindo sua paisagem natural e cultural, indica o caminho para identificar o modo de vida e a escala de valores das pessoas, o que, em última análise possibilita, a partir da realidade concreta, dar uma resposta adequada às suas necessidades e requisitos.

Acredita-se que a partir da compreensão da produção arquitetônica remanescente em um determinado lugar seja possível resgatar sua identidade e apontar o conjunto de características que compõem o significado daquele local, a fim de realizar propostas que preservem esse recorte urbano e conseqüentemente mantenham sua integridade enquanto área de valor histórico, paisagístico e cultural (COSTA et. al., 1999).

Não existem dúvidas em relação à importância do patrimônio como expressão de cultura e de identidade. O conhecimento e a valorização dos bens culturais contribuem para o despertar da cidadania e para a noção de que expressam a história e a tradição local e regional, por isso acreditamos que o patrimônio estimula o sentimento de pertencimento. Sua revitalização é uma alternativa para o desenvolvimento que viabiliza a inserção social da comunidade. Segundo Reis (2001), a revitalização do patrimônio significa “a ressignificação das manifestações culturais, tornando-a viva, ao ganhar sentido para as pessoas e, especialmente, ao aguçar a identidade”. O patrimônio pode ser definido como bem cultural, tangível ou intangível, que desperta o sentimento de valor e identidade e que expressa a própria cultura.

Portanto, toda a problemática atual comentada até o momento, o crescimento desordenado das cidades, a especulação imobiliária, as mudanças dos comportamentos, os novos valores e estilos de vida podem gerar impactos irreversíveis no patrimônio, pois são fatores resultantes do sistema capitalista da sociedade globalizada. Segundo Reis (2001), o movimento de revitalização indica a retomada das discussões sobre preservação, conservação e restauração do patrimônio e, essencialmente, a preocupação com espaços e

manifestações que permitem o olhar, a convivência, o conhecimento e a interação com valores, histórias, símbolos e manifestações.

Por estas razões, procuraremos, no próximo item, fazer uma reflexão sobre os efeitos da revitalização urbana em *vazios urbanos* de cidades brasileiras, considerando, em primeiro lugar, a evolução de alguns princípios norteadores de tais intervenções a partir de experiências internacionais. Em segundo lugar, abordaremos as formas de adaptação de tais princípios à realidade brasileira, bem como suas conseqüências sócio-espaciais - visíveis ou não - através da exposição de argumentos teóricos sobre os processos recentes de intervenção em áreas centrais e, particularmente, em áreas portuárias.

2.3.1 – “Revitalizando” Vazios

Requalificar áreas centrais ou periféricas não deve significar a reinvenção de tradições, como bem interpretou Hobsbawn³⁸, porém deve buscar reaproveitar ou reciclar um capital de formas ainda remanescente para a própria comunidade que ali escreveu sua história (LIMA, 2002).

A revitalização tornou-se prática comum e recorrente do planejamento urbano contemporâneo. Internacionalmente, a valorização de aspectos “culturais” da cidade tem remetido à discussão do conteúdo histórico e social destes recortes de espaços: as intervenções tentam recriar condições para o desenvolvimento de atividades programadas de lazer e cultura, atribuindo novos significados a “lugares” históricos de forte conteúdo simbólico, além de profundas mudanças nas formas de utilização de espaços públicos.

Estas estratégias, segundo Campos (1999, p.1), apontam para a necessidade de uma reinterpretação da idéia de cidade, entendida enquanto conjunto de rearranjos sócio-espaciais no cotidiano, os quais são promovidos pela simultaneidade de práticas planejadas e espontâneas de diversos agentes, podendo converter-se, por um lado, em atrativos a atividades

³⁸ Cf. Hobsbawn, Eric. **A Invenção das Tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997. Apud. LIMA (2002).

dinamizadoras, novos investimentos e práticas sócio-espaciais, geradores de oportunidades e vantagens de ampliação da vitalidade das cidades, enquanto centros de consumo. Por outro lado, utilizam-se do discurso de valorização da cultura e história locais, nem sempre articulados com aspectos sócio-culturais realmente vivenciados.

Segundo Del Rio (2001), o modelo de revitalização urbana contemporânea rompe, por um lado, com as práticas precedentes e distancia-se tanto dos projetos traumáticos de renovação quanto das atitudes exageradamente conservacionistas, ao mesmo tempo em que os incorpora em prol do renascimento econômico, social e cultural. Pelo outro, ele permite a gestão da cidade segundo uma lógica neo-liberal, cuja prática urbanística passa a ser fragmentada e dispersa, de acordo com as oportunidades, as vantagens competitivas e as respostas de um mercado consumidor cada vez mais globalizado, embora de expressões localizadas como, por exemplo, na instituição de espacialidades propícias para novos pólos financeiros e imobiliários transnacionais ou de intenso turismo cultural-recreativo.

Zancheti e Lacerda³⁹ avaliam a revitalização de áreas históricas como uma estratégia promissora de desenvolvimento local. Segundo eles, em função do declínio da economia e da crise fiscal e financeira que caracterizou a economia no início da década de 80, o governo central desobrigou-se das políticas públicas, transferindo responsabilidades para outras instâncias, como os municípios. Nesse contexto, abandonou-se o modelo de investimentos em infraestrutura urbana e as prefeituras foram obrigadas a gerar recursos e elaborar novas estratégias de desenvolvimento.

Para os autores, num mundo globalizado, o que decide o jogo da competição por investimentos produtivos são as especificidades das localidades sustentadas pelos atributos ambientais, culturais e históricos das cidades. As antigas áreas urbanas assumem um papel importante na construção de políticas locais de desenvolvimento voltadas, em geral, para a revitalização de áreas urbanas deprimidas, subutilizadas ou abandonadas, que

³⁹ ZANCHETI, Silvio Mendes e LACERDA, Norma. Apud. LIMA, Rogério. **Prós e contras da revitalização de centros urbanos**. Março, 2002.

perderam vitalidade econômica. Em "Cidade do Pensamento Único"⁴⁰, os autores chamam atenção para esse processo, destacando, ainda, a mercantilização e a centralidade da cultura, num processo comandado pelo capital, que caracteriza os modelos europeu e americano de cidade-empresa-cultural importados pelo Brasil.

No Brasil, os programas recentes de revitalização urbana, apesar de conterem elementos propositivos de exaltação às especificidades locais, têm-se inspirado em iniciativas e empreendimentos internacionais, cujas influências ficam evidentes nas soluções encontradas, no conteúdo das medidas, nas formas de gerenciamento dos órgãos públicos, ou ainda na construção de canais de parceria público-privado e no papel da mídia para divulgação de tais empreendimentos. Estes aspectos, entre outros, sinalizam para a importância da discussão e revisão de estratégias e procedimentos na esfera do planejamento e da gestão do espaço urbano (CAMPOS, 1999, p.1-2).

Para Vainer⁴¹, os debates sobre revitalização de áreas urbanas, centros urbanos ou áreas históricas das cidades incidem num grande equívoco. "A discussão está fundada na idéia de que estas áreas não possuem vitalidade. Na verdade, essas áreas têm uma extraordinária vitalidade, mas foram, em muitos casos, ocupadas por grupos sociais de baixa renda". O que está sendo feito é renegar um tipo de vitalidade e recuperar essas áreas para determinados grupos sociais, afirma ele.

Vainer defende que o problema dessas áreas não é a de falta de vitalidade, mas a falta de investimento público, justamente porque são locais ocupados pelas camadas menos favorecidas. Ele contradiz a afirmação de que as classes de baixa renda não valorizam áreas históricas ou as áreas urbanas em que vivem. "A sobrevivência da riqueza patrimonial dessas regiões se deu graças aos grupos de baixa renda e não a outros. É como expulsar os índios da floresta para preservá-las, sendo que, graças a eles, ela ainda está preservada. Mesmo assim, retiram os índios e fazem reservas indígenas",

⁴⁰ ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia. **Cidade do Pensamento Único – desmanchando consensos**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2000, 192 p. Apud. LIMA (2002).

⁴¹ VAINER, Carlos. Apud. LIMA (2002).

afirma. Acusa também as parcerias entre os setores público e privado, nas quais ocorre transferência de investimentos do primeiro para o segundo. "Se não fosse o investimento público, o investimento privado seria praticamente inviável. O público entra com o dinheiro e o privado com os benefícios decorrentes da valorização imobiliária e de projetos de natureza econômica".

2.3.1.1 – Revitalizando centros

Até os anos 60 do século passado, os centros históricos monopolizaram investimentos produtivos nas atividades de serviço e comércio, gerando grandes inversões de capital imobiliário na substituição das estruturas históricas construídas. Nesse período ocorre o ápice do processo de "americanização" dos velhos bairros centrais na América Latina, onde grande parte do patrimônio histórico construído foi substituída por estruturas modernas. Foi também o momento em que grande parte da infra-estrutura urbana foi montada (ZANCHETTI, 1998, p.3).

Nessa época, segundo o autor, consolidou-se o esvaziamento habitacional do centro, gerando o famoso padrão do "*Central Business District*", com grande densidade humana durante o período de trabalho do dia, e *vazio*, ou ocupado com atividades de diversão, durante a noite. As áreas habitacionais mais antigas do centro foram transformadas em áreas comerciais pela adaptação das antigas construções ou simplesmente foram substituídas por estruturas modernas de maior porte. Algumas áreas residenciais, mais prestigiadas, continuaram próximas da área central, formando bolsões habitacionais de famílias de renda alta e médio-alta, proprietárias dos imóveis. Nas margens desses centros de negócios tradicionais instalaram-se atividades econômicas de menor receita, de caráter complementar àquelas do núcleo central, como habitações multifamiliares improvisadas e de baixa qualidade (cortiços, pequenos apartamentos monolocais, pensões de baixo custo e outras formas de adaptação de construções antigas de maior porte através da subdivisão de seus espaços internos).

A partir dos anos 70, os velhos centros das metrópoles e das grandes cidades começam a "envelhecer", entrando em um processo de obsolescência funcional, construtiva e locacional. Instauram-se processos de abandono do centro pelos serviços modernos, o comércio de luxo e a habitação de prestígio,

em favor de novas áreas de centralidade, mais distantes do núcleo central e próximas dos bairros habitacionais de classe alta. Este processo ganhou força durante os anos 80 e 90, levando à consolidação de um centro histórico completamente diverso em termos funcionais daquele existente nos anos 60 (CAMPOS, 1999 e ZANCHETI, 1998, p.3-4).

Segundo estes autores, o centro histórico dos anos 90 não corresponde mais à área de maior prestígio e, portanto, de maior valor imobiliário das metrópoles e grandes cidades. Os maiores valores estão nas áreas de nova centralidade, englobando o comércio de luxo e os serviços modernos do antigo centro. Em alguns casos, o centro antigo continua muito ativo, mas como local de concentração de comércio popular, de serviços públicos e culturais e de parte das atividades financeiras. É o local, também, da concentração do comércio de rua e do ambulante "informalizado", que vende produtos populares à população de renda média baixa e pobre.

Grande parte do estoque de área construída dos centros históricos encontra-se desocupada ou subutilizada, pois as novas atividades não geram recursos suficientes para pagar os aluguéis e as taxas de condomínio, que as grandes edificações da área central exigem para o seu funcionamento e manutenção. Também não existe atividade econômica suficiente para ocupar o espaço *vazio* nas edificações verticais, pois o comércio e o serviço popular têm como mercado os transeuntes e vendem mercadorias de baixo valor e em pequenas quantidades (CAMPOS, 1999).

Segundo Zancheti (1998, p.5-7), a perda de prestígio econômico das áreas centrais históricas vem acompanhada de uma diminuição drástica da inversão pública em infra-estrutura, equipamentos urbanos e manutenção dos espaços públicos. A ocupação das ruas e praças pelos ambulantes piora a situação de não-inversão pelo aumento do grau de degradação dos equipamentos existentes. As conseqüências desse processo estão presentes em vários aspectos da vida das cidades. A primeira é a grande desvalorização da riqueza construída pública e privada da comunidade. Como conseqüência da desvalorização imobiliária, tem-se a descaracterização das tipologias construtivas antigas pela conversão das edificações a programas arquitetônicos elaborados para novos usos, por meio de reformas para "modernização" de suas plantas e fachadas. A segunda é a perda da

identidade do cidadão quanto ao seu referencial histórico e cultural – “o velho centro fica como uma lembrança, um ponto na memória coletiva, mas que não se materializa na sua utilização comunitária”. E a terceira consequência é a perda do valor social que se segue à perda do valor cultural; o atual processo de desvalorização dos velhos centros aguça a segregação e a fragmentação social das cidades, transformando as áreas centrais em núcleos de marginalidade, “o centro passa a ser identificado como o “locus” de reunião de grupos sociais “perigosos”, como traficantes, drogados, delinquentes juvenis, prostitutas e outros”, afirma Zancheti.

Como vimos atualmente a degradação de áreas urbanas centrais é um fenômeno bastante comum em cidades de médio ou grande porte. As funções centrais começam a ser localizadas em outras regiões da cidade, consolidando novos centros de atração de investimentos e de consumo para os setores mais abastados.

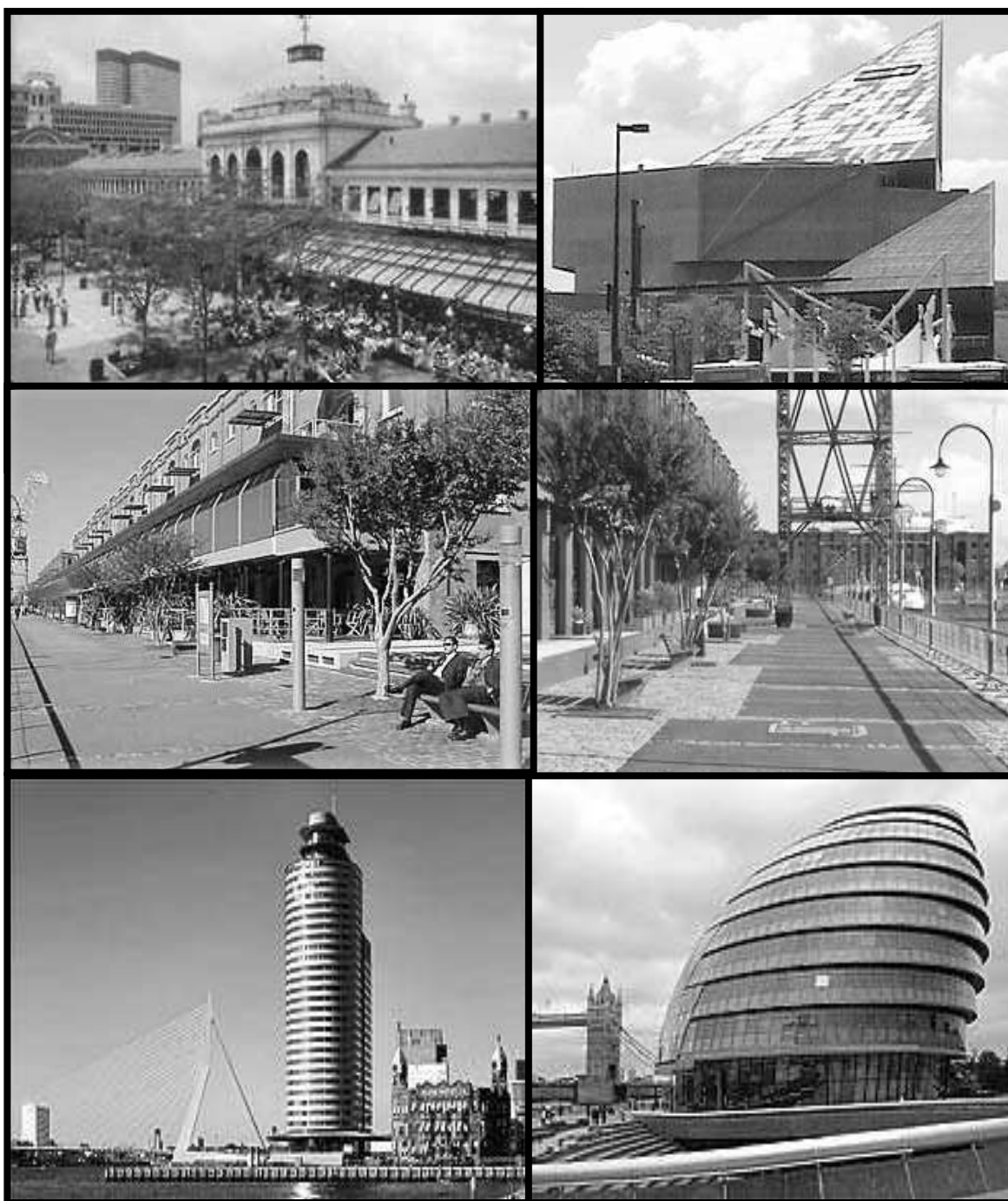
Segundo Vaz (1995), esse processo, no entanto, gera um desperdício que não interessa à sociedade. As áreas centrais contam com infra-estrutura já instalada que passa a ser subutilizada. As consequências da degradação das áreas centrais das cidades não se resumem aos aspectos econômicos, pois além de sua localização no espaço urbano ser privilegiada, o centro possui, também, importância simbólica: é onde se concentra normalmente grande parcela do patrimônio histórico, artístico e arquitetônico. A sua degradação produz efeitos negativos sobre a identidade e a cultura da sociedade e, exatamente como reação a isso, vem se consolidando, nas últimas décadas, a metodologia de *revitalização urbana*.

A revitalização de centros urbanos deve se caracterizar não somente por critérios funcionais, mas também políticos, sociais e ambientais. Esses critérios conferem às intervenções uma nova vitalidade não só econômica, mas também social. Segundo Vaz (1995), as características básicas das intervenções de revitalização de centros urbanos deveriam ser: a humanização dos espaços coletivos produzidos; a valorização dos marcos simbólicos e históricos existentes; o incremento dos usos de lazer; o incentivo à instalação de habitações de interesse social; a preocupação com aspectos ecológicos; e a participação da comunidade na concepção e implantação das intervenções.

Segundo a autora, essas revitalizações podem ser executadas por meio de várias formas de intervenção, considerando os muitos setores envolvidos e as diversas variáveis em questão. As principais iniciativas são: reabilitação de áreas abandonadas; restauração do patrimônio histórico e arquitetônico; reciclagem de edificações, praças e parques; tratamento estético e funcional das fachadas de edificações, mobiliário urbano e elementos publicitários; redefinição de usos de vias públicas; melhoria do padrão de limpeza e conservação dos logradouros; reforço da acessibilidade por transporte individual ou coletivo, dependendo da situação; e organização das atividades econômicas.

Os projetos de recuperação e preservação de centros históricos, associados à processos de reestruturação urbana, têm sido uma constante no processo urbano atual, adotados em diferentes graus e roupagens em cidades do mundo inteiro, destacando diversos exemplos de cidades norte-americanas e européias, como - as pioneiras - Boston, Baltimore e São Francisco, nos Estados Unidos; Londres e Glasgow, na Grã-Bretanha; Barcelona e Bilbao, na Espanha; Roterdã, na Holanda; Paris, na França; e Buenos Aires, na Argentina; estão entre os exemplos internacionais que marcam o fenômeno mundial de revitalização ou remodelação urbana (DEL RIO, 2001; LIMA, 2002 e VAZ, 1995).

No Brasil, depois de uma experiência em pequena escala limitada ao centro histórico de Curitiba, em meados dos anos 70, o modelo da revitalização só viria a se consolidar a partir do final da década de 80 e início de 90, destacando-se projetos como os do Pelourinho, em Salvador; do Bairro do Recife, na capital pernambucana; o Projeto Reviver, em São Luís do Maranhão; e o pioneiro projeto do corredor cultural no Rio de Janeiro, construído nos anos 70 e início da década de 80; entre outros exemplos nacionais de locais que vêm sofrendo este tipo de intervenção (Ilust.9). Apesar de ocorridos em diferentes localidades e de possuírem peculiaridades, esses projetos assemelham-se pelo fato de terem sido objeto de investimentos vultosos em locais com grande potencial turístico, que abrigam interesses históricos e que, em períodos anteriores, tiveram seu apogeu relacionado a uma atividade econômica específica (DEL RIO, 2001; LIMA, 2002 e VAZ, 1995).



Ilust. 10-15 - Sup.Esq. - Boston, entre o centro cívico e o *waterfront*, o conjunto histórico do *Quincy Market* e *Faneuil Hall*, reciclado em centro comercial e gastronômico. Arquiteto Benjamin Thompson.

Sup.Dir. - Aquário Nacional em *Inner Harbor*, Baltimore. *Cambridge Seven Architects*. Figs.Centrais – *Puerto Madero* – Buenos Aires.

Inf.Esq. – Rotterdã - Antes Área Portuária decadente, hoje, Edifícios de escritório e residenciais, teatros e calçada. Inf.Dir.- Londres – A nova prefeitura da Cidade nas *Docklands*. Fonte: (DEL RIO 2000/2001 e LORES, 2003).



**Ilust. 16-19 - Sup. - Casa Romário Martins, Bebedouro e a Casa Vermelha, no Largo da Ordem, em Curitiba. Inf. - Centro Histórico de Salvador – BA – Pelourinho.
Fonte: Web.**

Conclui-se que o processo de revitalização do centro de uma cidade pode fortalecer a identidade cultural local, na medida em que prevê ações de preservação do patrimônio histórico e arquitetônico, com a criação de novos espaços de lazer e convivência reforçando esse processo.

A revitalização permite que as intervenções nas áreas centrais respeitem os interesses dos cidadãos; possibilitam que o governo municipal desenvolva sua capacidade de articulação com a sociedade civil e a iniciativa privada, a partir do estabelecimento de uma prática mais democrática do que a realização de intervenções radicais, de base tecnocrática e autoritária (VAZ, 1995). E principalmente, com a revitalização de centros urbanos, áreas que estavam vazias, subutilizadas ou deterioradas, são revalorizadas, tanto do ponto de vista imobiliário quanto social. A infra-estrutura urbana também pode ser melhor utilizada, eliminando-se o desperdício e dispensando investimentos de expansão em outras áreas. A implantação de atividades voltadas ao lazer e ao turismo tende a gerar empregos e dinamizar a economia do município.

2.3.1.2 – Revitalizando zonas portuárias

Segundo Alemany (1999), após trinta anos de projetos e de realizações de reconversões urbanísticas de alguns espaços portuários, já se pode analisar, criticamente, as concepções econômicas das propostas e os principais impactos socioeconômicos que as transformações produziram nas cidades.

Dentre as áreas centrais de interesse para revitalização, as antigas áreas portuárias – berço e lugar central de suas metrópoles durante séculos – voltam a assumir um papel estratégico, adquirindo grande valor econômico e urbanístico para outros usos comerciais, de lazer e turísticos. As reconversões para usos urbanos de espaços portuários são conseqüências de mudanças técnicas nos sistemas de transporte: os modernos e gigantescos navios de carga, a *containerização* e a especialização de carga e descarga do movimento portuário, as dificuldades de acomodar as novas logísticas portuárias às limitadas instalações e espaços das áreas centrais e a difícil acessibilidade dos meios de transportes de apoio – rodovias e ferrovias – foram fatores fundamentais para seu esvaziamento, em detrimento de novas instalações portuárias em grandes portos mais afastados, tecnológica e fisicamente preparados para os novos tempos (ALEMANY, 1999 e DEL RIO, 2001).

Segundo Del Rio (2001), os grandes elementos de infra-estrutura portuária e metropolitana, fisicamente presentes nas áreas portuárias, podem representar conflitos ou constituir barreiras contra sua integração ao resto da área central, como é o caso na grande maioria das cidades portuárias. Pátios ferroviários e vias expressas, em superfície ou elevadas, representam os impedimentos mais comuns, presentes em quase todas as metrópoles. Somando-se a isso um perfil fundiário, muitas vezes complexo, e os desentendimentos entre as diferentes esferas e agências governamentais e a autoridade portuária – muitas vezes privatizada –, resultam na situação de abandono e deterioração que caracteriza, hoje, a grande maioria dessas áreas nas metrópoles do mundo inteiro.

A liberação destas enormes áreas e estruturas, e a transposição dos impedimentos, geram importantes oportunidades para o desenvolvimento urbano, para novas funções e inversões imobiliárias, indo ao encontro do novo planejamento estratégico, dos modelos de oportunidade e das operações de revitalização urbana. Coroados com novas visibilidades e acessos à frente de água – *waterfronts* -, esses investimentos – públicos e privados – assumem grande poder de atração, lucram com seu poder multiplicador e tendem a se valorizar cada vez mais (DEL RIO, 2001).

Segundo Del Rio (2000), em Barcelona, por exemplo, o desvio do trânsito de passagem para uma via enterrada e um novo túnel para a linha férrea ao longo da costa, planejado em 1985, permitiram a integração da frente marítima e seus novos espaços à cidade existente, tornando-se um caso emblemático. Em Boston, decidiu-se por demolir a *expressway* e construí-la subterrânea, liberando a superfície para parques e seu espaço aéreo para novas construções, num projeto cujos custos superaram os US\$ 7 bilhões. Já na área do *South Street Seaport*, em Nova Iorque, ao contrário, o impacto da barreira visual representada pelo viaduto foi minimizado pela própria intensidade dos novos usos dos dois lados e com o tratamento diferenciado da área embaixo dele; com a primeira fase inaugurada em 1983, a área já recebia 12 milhões de visitantes em 1987.

Segundo Viegas⁴², nos últimos anos, com o fenômeno mundial de revalorização das áreas de frente de água, as alterações nas relações entre o indivíduo e o seu tempo de lazer, o crescimento do turismo cultural e temático, e a tendência à construção de fragmentos qualificados de cidade, destacaram as áreas portuárias por suas potencialidades paisagísticas, lúdicas, logísticas e imobiliárias, bem como pela “revalorização mediática do seu capital simbólico”. O turismo recreativo, cultural, comercial e de negócios, tem se mostrado importante dinamizador econômico e social nos projetos de revitalização das

⁴² VIEGAS, Luis et al. **Contexto, Cenário e Impacto das Operações de Reconversão Urbana em “Frentes de Água”**. In *Mediterrâneo* nº 10/11, Universidade de Lisboa, Jan/Dez.1997. Apud. DEL RIO, 2001.

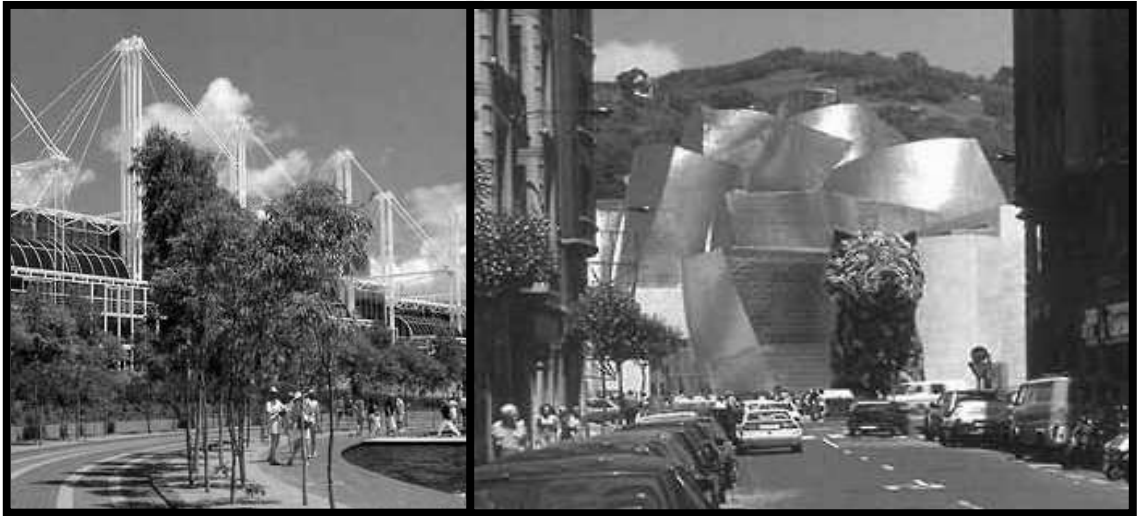
áreas centrais, particularmente nas áreas portuárias e frentes de água, onde a simbiose histórica entre cidade e mar pode ser amplamente explorada e transformada num efetivo cenário – são os *Festival Market Malls*, as marinas, os aquários e museus, os centros de conferências, etc. Foi o caso de Baltimore e tantas outras cidades norte-americanas, de Sydney, com a *Opera House* e o *Darling Harbor*, e, recentemente, com Bilbao e o Museu *Guggenheim*.



Ilust. 20-21 - Área do South Street Seaport, Nova Iorque, mostrando, após a via expressa suspensa, a área de eventos e o shopping-center Pier 17, inspirado na arquitetura portuária. Arquiteto: Benjamin Thompson. Detalhe: Pier 17.

Fonte: (DEL RIO, 2000-2001)

As novas estratégias de competitividade dentro do fenômeno da globalização apoderam-se das áreas portuárias e *waterfronts* como os locais perfeitos para espetáculos midiáticos ou eventos ocasionais, que também lucram com a sua centralidade e acessibilidade. As cidades, por sua vez, incorporam essas possibilidades como justificativa para as grandes reconversões e para alavancar o seu planejamento estratégico, como através de exposições mundiais, olimpíadas, feiras internacionais etc. Este modelo, iniciado com as feiras mundiais de Paris (1889) e Chicago (1893), foi utilizado, por exemplo, em Barcelona cujos esforços de recuperação da área central foram alavancados pelos Jogos Olímpicos de 1992 (DEL RIO, 2001).



Ilust. 22-23 - À Dir. – O Novo centro de exposições em *Darling Harbor*, área recuperada do porto de Sidney, Austrália. Arquiteto: Philip Cox. À Esq. - Museu Guggenheim, ícone internacional de Bilbao, Espanha; fundamental na revitalização da área portuária e central. Detalhe: *Pier 17*. Fonte: (DEL RIO, 2000/2001).

Seria tarefa impossível comentar as inúmeras e variadas experiências internacionais, mas é importante destacar o que nos parece mais significativo. Neste sentido, já observou Busquets⁴³ que “nas operações de reconversão de *waterfronts*, as experiências norte-americanas, principalmente de Boston, São Francisco, Baltimore, e Vancouver, possuem um peso determinante, criando um modelo referencial difícil de evitar”. Nestes casos, são merecedores de atenção os sistemas de gerenciamento urbanístico, as estratégias flexíveis de planejamento e implementação e a relativa continuidade administrativa em torno aos objetivos de revitalização da área central. Destacam-se, também, a atitude agressiva do poder público para atrair investimentos e monitorar os empreendimentos, e o cuidado com a qualidade das soluções urbanísticas e arquitetônicas.

Segundo Alemany (1999), os objetivos mais importantes de quase todas as revitalizações portuárias foram: em primeiro lugar, a melhoria urbanística de alguns espaços que, geralmente, se encontravam abandonada ou com muito pouca atividade no porto e que, pela sua centralidade e relações com a cidade, apresentavam uma grande potencialidade de utilização para outras funções. O

⁴³ BUSQUETS, Joan. **Los Waterfront de nuevo una prioridad urbanística.** In *Mediterrâneo* nº 10/11, Universidade de Lisboa, Jan/Dez.1997, p.36. Apud. DEL RIO, 2001.

segundo objetivo, relacionado com o anterior, constitui em promover diretamente um novo desenvolvimento econômico urbano através da valorização de espaços marginais que apresentavam a possibilidade de localizar novas atividades e, além disso, uma grande capacidade para incidir positivamente nas zonas urbanas mais próximas.

Em qualquer caso, o impacto econômico das reformas urbano-portuárias não deve ser analisado de forma independente dos seus aspectos urbanísticos, culturais, históricos e ambientais. O aproveitamento ou a rentabilização, exclusivamente econômica, de alguns espaços portuários que são entregues ao mercado imobiliário sem considerar o seu valor cultural, urbanístico e como patrimônio histórico da cidade pode produzir, como em alguns casos, como Londres, onde provocaram certas distorções urbanas e, até mesmo, algumas intervenções negativas. É preciso considerar, sempre, o espaço portuário como uma área de características urbanas, culturais e técnicas específicas e com componentes patrimoniais históricos e de arqueologia industrial de alto valor para toda a sociedade (ALEMANY, 1999).

Segundo Kotler et al⁴⁴, “é importante frisar que a revitalização de áreas centrais depende da renovação ou da construção de uma nova imagem urbana, em substituição à antiga percepção geral da área central e/ou portuária de decadente, de má fama e decadência”. Se, por um lado, é vital a construção da confiança no processo e no lugar, o que é dependente de ações integradas, contínuas e constantes, monitoradas pelo poder público, pelo outro, essas estratégias também dependem de um catalisador da revitalização, dinâmico e de forte apelo, constituindo-se em “diferencial” e “gancho” inicial, contribuindo ativa e intensamente na construção da nova imagem e de uma nova experiência, atraindo novos usuários e investidores. Embora os catalisadores, por si, não possam garantir o sucesso da revitalização como um todo, eles têm se mostrado essenciais para dar a partida e, muitas vezes, para sustentar todo o processo. Note-se o papel do turismo – de negócios, compras, cultural e

⁴⁴ KOTLER, Philip et al. **Marketing Público: Atraindo Investimento, Indústria e Turismo para as Cidades, Estados e Países**. Rio de Janeiro: Makron / Free Press, 1995. Apud. DEL RIO, 2001.

recreativo – como um dos principais dinamizadores econômico e social nos casos bem sucedidos de revitalização de áreas centrais portuárias.

Segundo Del Rio (2001), os processos estratégicos de planejamento, marketing, gestão e monitoramento, em perspectivas de longo prazo; um mix estudado de ocupação da área, composto por diversos usos do solo, complementares e com a presença de “âncoras” sólidas; respeito à memória coletiva, ao patrimônio e ao contexto preexistente (físico-espacial e sociocultural); atenção ao poder das imagens e da qualidade projetual; e processos consensuais e colaborativos entre os grupos envolvidos (instâncias de governo, investidores, empresariado, usuários e comunidade em geral); são aspectos fundamentais nas experiências mundiais bem sucedidas, de processos de revitalização das áreas centrais.

3 – Um Vazio no Porto de Porto Alegre

Como estudo de caso foi escolhida a cidade de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, onde verificamos a presença de um expressivo *vazio urbano*, situado na área central e portuária da cidade: o porto de Porto Alegre. Atualmente, com funcionamento precário, ele vem se tornando um *vazio* como ocorreu em várias outras zonas portuárias centrais citadas neste estudo, devido à decadência das mesmas, após terem sido substituídas por outras formas de transporte, principalmente, o rodoviário e ferroviário. Neste item iremos contextualizar o papel deste *vazio urbano* na morfologia e na evolução urbana da Capital gaúcha, a partir da análise das principais discussões e propostas para sua (re) utilização.

3.1 – A cidade de Porto Alegre

A cidade de Porto Alegre situa-se na fronteira leste do Estado do Rio Grande do Sul, sobre uma península, junto à desembocadura do Rio Guaíba na Lagoa dos Patos, situada na fronteira com o Uruguai e a Argentina. A capital gaúcha tem uma população aproximada de 1,4 milhão de habitantes, em uma área de 496km². Sua região metropolitana é formada por vinte e três municípios e possui por volta de 3,5 milhões de habitantes.



Ilust. 24-25 - Sup. - Localização do Rio Grande do Sul no Brasil.

Inf. - Mapa do Rio Grande do Sul com a localização de Porto Alegre. Fonte: Web.

Porto Alegre possui, atualmente, vários títulos, que a destacam no panorama nacional: capital com melhor IDH - Índice de Desenvolvimento Humano - do Brasil⁴⁵, pela ONU; capital cultural do Mercosul; cidade mais arborizada do Brasil, contendo mais de setecentas praças, duas reservas biológicas e sete parques urbanos; e detentora da maior zona rural dentre as capitais brasileiras.

Porto Alegre sempre teve participação ativa na vida política, econômica e cultural do país. Destaca-se no setor empresarial, com empresas como a Varig, Gerdau, Ipiranga, *General Motors* e RBS – Rede Brasil Sul de Comunicações; e, também, na área petroquímica com o pólo de Triunfo – refinaria Alberto Pasqualini, localizada na região metropolitana. Várias empresas optaram por instalar sedes ou filiais administrativas na cidade, para facilitar as operações comerciais e industriais na região do Mercosul.

No setor cultural, tem sido escolhida como sede para a realização de eventos científicos e culturais – como o recente Fórum Social Mundial, que reuniu 60.000 pessoas; e a Bienal de Arte Contemporânea do Mercosul, que efetuou sua quinta edição neste ano, entre outros. Além de possuir vários centros universitários, onde se destacam duas grandes universidades: a Pontifícia Universidade Católica (PUC-RS) e a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), alinhada dentre as três principais do país, especialmente pela qualidade dos seus cursos de pós-graduação. Também é conhecida pela qualidade dos seus serviços médicos, comércio variado e qualificado, pela sua limpeza e organização, e, principalmente, pela preservação do seu meio-ambiente e patrimônio histórico.

Porto Alegre tem, hoje, consolidada uma experiência de, praticamente, dezesseis anos de Administração Popular, pelo Partido dos Trabalhadores (PT)⁴⁶. Dentro desse período, a Prefeitura vem implantando um planejamento

⁴⁵ Devido a excelentes indicadores de qualidade de vida: uma expectativa de vida de 71,4 anos, 91% da população alfabetizada, um índice de mortalidade infantil de 14,84 por 1.000 habitantes, abastecimento de água e de energia elétrica em 98% dos domicílios, recolhimento de lixo de 100%, e coleta de esgoto na área da capital de 83%, sendo destes 44% tratado. Fonte: IBGE, DMAE, PMPA.

⁴⁶ O Partido dos Trabalhadores assumiu o governo municipal em 1989, onde permanece reeleito, a princípio, até 2004. Foram quatro gestões seguidas.

estratégico, vinculado a uma democrática participação popular, através do orçamento participativo e outros instrumentos. As intenções do Governo ficam claras no atual Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA), da Secretaria do Planejamento Municipal da Prefeitura de Porto Alegre, onde propõe um planejamento participativo e de caráter permanente.

O Plano parte do pressuposto de que uma cidade não se produz unicamente por normas, e busca articular as dimensões econômica e social à dimensão territorial para a gestão do solo urbano. Com isto, avança como um indicador importante para o gerenciamento das políticas do Município, propondo-se a tornar a cidade viável economicamente e, sob certos aspectos, “auto-sustentável”. Para tal, estabelece uma densidade adequada onde, ao invés de estimular a cidade a dispersar e espalhar-se, propõe maior concentração em áreas mais bem equipadas em termos de infra-estrutura, mantendo uma ocupação rarefeita, mas ordenada, da parte do território que ainda não está consolidada como cidade. Além disto, as parcerias público/privado e os projetos especiais deverão ser impulsionadores de um trabalho conjunto de construção urbana.

Na Parte II, Título IV, Subseção IV, artigo 81, do referido plano, são consideradas as normas de regimento municipal para Áreas de Revitalização - regiões ou partes da cidade que apresentam valores significativos, e por esta razão merecem medidas que resgatem e valorizem suas peculiaridades, dando-lhes nova vida, de forma que mais pessoas tenham acesso e possam usufruir delas. O artigo 82 diz que as Áreas de Revitalização serão instituídas por lei e detalhadas por resolução do Conselho Municipal do Desenvolvimento Urbano Ambiental. Pelo artigo 83, consideram-se como Área de Revitalização: o Centro Histórico, por sua grande concentração de edificações de interesse cultural e atividades de lazer, comércio e serviços; as ilhas, por sua importância ecológica; e toda a orla do Guaíba, que, além de sua paisagem privilegiada, possui grande valor turístico e de incentivo ao lazer. Dentro dessas áreas de interesse está a região do cais do porto da cidade – objeto deste estudo de caso.

Para que seja possível analisar a importância do presente caso dentro do proposto estudo sobre os *vazios urbanos*, iniciaremos com o histórico da

ocupação urbana de Porto Alegre, onde se pretende demonstrar o papel fundamental do porto neste contexto.

3.2 – O histórico do porto e a evolução urbana da cidade de Porto Alegre

Nos dois primeiros séculos após os descobrimentos, nem Espanha nem Portugal interessam-se pelas terras rio-grandenses. Os espanhóis a quem pertenciam as terras gaúchas preferiram a posse do estuário do Rio da Prata, pois os levava ao coração do continente, fonte dos metais preciosos que buscavam. Fundaram primeiramente Buenos Aires (1536-1541) e, depois, bem mais acima do rio, Asunción⁴⁷, em 1537.

Portugal, por sua vez, no século XVI vai tomando conta das terras brasileiras a leste do meridiano de Tordesilhas, instituindo, entre 1534 e 1539, o sistema administrativo das capitanias hereditárias e, depois de 1549, o Governo Geral, formando-se, desta forma, os primeiros núcleos – esparsos e com população diminuta – ao longo da costa brasileira.

Os ambicionados metais preciosos, entretanto, ainda não haviam sido localizados. E foi atrás deles que os portugueses estenderam suas possessões, avançando em terras espanholas com relação ao meridiano de Tordesilhas⁴⁸, fundando o povoamento de Laguna⁴⁹ como ponto limite do território português e como apoio para irradiação dos bandeirantes em direção

⁴⁷ Cidade que se tornou, no século seguinte, importante centro para o Rio Grande do Sul, pois dela partiram os missionários jesuítas que semearam aldeias de índios catequizados em ambas as margens do rio Uruguai – as chamadas reduções. A partir de 1626, surgem no interior do Rio Grande do Sul, doze desses núcleos, com cerca de 60 mil índios; dos quais, em 1639, só restaram ruínas ou lugares abandonados, após as incursões dos bandeirantes.

⁴⁸ Na tumultuada sucessão dos tratados de limites entre as coroas portuguesa e espanhola o que acabava por prevalecer era o princípio do *uti possidetis* - Cada colonizador acabava por ter o domínio do que havia ocupado.

⁴⁹ A partir de Laguna são conquistados e fundados os primeiros núcleos portugueses no Rio Grande do Sul: em 1705, João de Magalhães, hoje São José do Norte. Vinte anos mais tarde, Rio Grande. A ocupação dos lagunistas e a radicação dos militares que participaram da luta pelas fronteiras meridionais do País dão origem à sociedade pastoril rio-grandense, baseada na grande propriedade com sua hierarquização.

ao sul, proporcionando, finalmente, a organização das primeiras vias e dos primeiros núcleos na Província de São Pedro⁵⁰ (SOUZA E MÜLLER, 1997, p.31-36).

Ao mesmo tempo, a exploração do ouro nas Minas Gerais criou a demanda por novos produtos, tais como animais de carga, couro para confecção de utensílios e carne (charque) para alimentação da escravaria. A descoberta, pelos tropeiros paulistas e lagunenses, do gado vacum e muar que se reproduzia livremente nos Campos de Viamão, no século XVII, foi um fator decisivo para a colonização da planície costeira e das pastagens naturais do interior gaúcho (MONTEIRO, 1995, p.21/ SOUZA e MÜLLER, 1997, p. 39-41).

Segundo Monteiro (1995, p.21-22), a primeira fase da conquista do território rio-grandense correspondeu ao apresamento do gado e da construção de currais. Mas, foi somente em meados do século XVIII, após a celebração do Tratado de Madri, em 1750, permitindo a troca da Colônia de Sacramento pelas Missões, que o povoamento do Rio Grande do Sul recebeu novo impulso, através do projeto da Coroa portuguesa de assentar colonos açorianos no território das Missões⁵¹.

Iniciou-se, portanto, o processo de povoamento da futura capital gaúcha: sessenta casais de açorianos, vindos da Vila de Rio Grande e rumo às Missões, são obrigados a aguardar transporte às margens do Guaíba, em virtude das Guerras Guaraníticas, que ocorreram entre 1754 a 1756. As disputas pelo território missioneiro foram, porém, se estendendo; abandonados pela Coroa, os casais se fixaram, aos poucos, na foz do riacho do Dilúvio, local conhecido como “Porto de Dorneles”⁵²; que após sua chegada passa a ser chamado como “Porto de São Francisco dos Casais” ou “Porto dos Casais” – futura Porto Alegre.

Segundo Souza e Müller (1997, p.43), foram os fatores político-institucionais que fundamentalmente marcaram o povoamento do território rio-grandense e, em especial, da região de Porto Alegre, pois exatamente neste

⁵⁰ Atual, Rio Grande do Sul.

⁵¹ FERREIRA FILHO, Arthur. *História Geral do Rio Grande do Sul, 1503/1957*. Porto Alegre: Globo, 1958, p.33. Op.cit. SOUZA e MÜLLER, 1997, p.40-41.

⁵² Devido às terras, da sesmaria, pertencer ao Cel. Jerônimo de Ornelas.

período (1763-1771), chegava-se ao fim da formação do núcleo de Porto Alegre, com uma economia incipiente que iria ressaltar, a partir daí, a qualidade do local de implantação do núcleo, confluência do território ocupado e possuidor de um sítio elevado junto a um excelente ancoradouro: águas profundas, protegidas dos ventos fortes de sudoeste – local da atual zona portuária. Devido a estes fatores, em 1772, a povoação fora desligada da jurisdição eclesiástica de Viamão, oficializando-se, assim, a elevação de Porto Alegre a freguesia⁵³.

Segundo Monteiro (1993, p.29), em 1773, a capital da Província do Rio Grande do Sul é transferida de Viamão para a recém criada Freguesia de São Francisco do Porto dos Casais. Transferência realizada por razões estratégicas, principalmente em virtude do porto, o que facilitava a defesa da sede do governo e da Capitania, impedindo possíveis invasões espanholas que poderiam partir de Rio Grande, alcançando o interior, através do estuário do Guaíba.

Em 1774, iniciou-se a construção do Arsenal de Guerra, prédio onde seriam armazenadas armas, munições, prata das Missões e rendas em espécie da Coroa, localizado na ponta da península. E, em 1778, eram construídas as fortificações que tiveram um importante significado na organização do espaço urbano de Porto Alegre, pois acabaram por orientar o sentido de crescimento da vila, demarcando os limites entre o urbano e o rural. Dentro delas estava a vila composta de uma pequena concentração de casas, a sede do governo, a Igreja Matriz, o Conselho Municipal, o Arsenal e o porto - o espaço interior era o espaço de convivência do povoado - protegido de ataques -, e do comércio. Fora das fortificações existiam as chácaras de produção agrícola, pólos de desenvolvimento da cidade⁵⁴.

A cidade evoluía rapidamente, sempre a partir do pequeno núcleo que hoje constitui o seu centro. Segundo Souza e Müller (1997, p.49), embora não

⁵³ A cidade de Porto Alegre tem como data oficial de sua fundação, a da criação da Freguesia de São Francisco do Porto dos Casais, em 26 de março de 1772. Completando assim, em março de 2004, 232 anos.

⁵⁴ OLIVEIRA, Clóvis S. **Porto Alegre. A cidade e sua formação**. Porto Alegre: Norma, 1984. Op.cit. MONTEIRO, 1995, p.24.

se conheça planta oficial dessa época, sabe-se, através de documentos, que a "península" estava praticamente configurada em sua estrutura, existindo uma série de equipamentos que indicam as funções urbanas já exercidas⁵⁵.

O crescimento considerável de Porto Alegre, que, no período, passa de um povoado a um núcleo estruturado, deve-se fundamentalmente a suas funções mais dinâmicas, a comercial e a portuária. Seu desenvolvimento foi possível devido à produção de trigo na região pelos açorianos - produção que se destinava em boa parte à exportação, assumindo assim a função de apoio à produção agrícola (SOUZA e MÜLLER, 1997, p.50).

Pelo "Auto de Criação", de 11 de dezembro de 1810, uma provisão real elevou o povoado de Porto Alegre à condição de vila, passando a ser chamada de Vila de Nossa Senhora da Madre de Deus de Porto Alegre. E de acordo com Meucci (1999), pela "Carta de Lei", de 14 de novembro de 1822, a "vila-capital" era elevada à categoria de cidade de Porto Alegre, assumindo posição importante na Província, como ponto de ligação do interior com o litoral, com outras Províncias e com o estrangeiro; pois o porto recebia artigos importados e exportava couro, charque e outros produtos.

Segundo Souza e Müller (1997, p.57), o período de 1820-1890 coincide praticamente com a duração do Império no Brasil, e, em decorrência dessa realidade político-administrativa, dois fatos marcam o crescimento de Porto Alegre: um de natureza institucional consiste na decisão da Coroa Portuguesa 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 adequarem à pecuária; o outro - de natureza política, é constituído pela Guerra dos Farrapos (1835-1845).

Porto Alegre confirma sua vocação militar de origem nas lutas com os platinos⁵⁶. Mas, mesmo acalmando as relações externas, internamente os

⁵⁵ Prédios importantes como o Palácio do Governo, construído em 1784 na Praça da Matriz, ainda em 1774 era erigida a Intendência Municipal, passando-se a ter a Casa da Junta ao lado do Palácio do Governo a partir de 1790, mais tarde transformado em Assembléia. Em 1800, é construída a Casa da Alfândega, sendo reconstruída em novo local em 1818; assim como uma cadeia em 1795. O prédio dos Correios, em 1798; e duas fontes públicas em 1779 Cf. SOUZA e MÜLLER, 1997, p.49-51.

ânimos continuavam acirrados, os problemas entre liberais e imperiais persistem e se agravam de tal modo, que na década seguinte eclode a Guerra dos Farrapos⁵⁷, mantendo a Província em tensão durante dez anos (1835-1845). Porto Alegre, como capital da província, resiste aos Farroupilhas, fechando-lhes o seu porto e ficando sitiada, mas, mesmo defendida pela muralha que a cercava, ações bélicas ocorreram junto a parte externa da cidade.

Segundo Monteiro (1995, p.32), essa revolução modificou o ritmo e o sentido de crescimento da cidade. As fortificações foram reconstruídas e englobaram novas áreas. Somente com o final da guerra, as fortificações foram demolidas e a cidade, que havia se concentrado na extremidade da colina, começou a expandir-se no sentido das estradas e caminhos do povoamento, originando novos arraiais. Na primeira planta levantada oficialmente, em 1839 (Ilust. 17), a estrutura central da cidade já estava lançada: a península estava ocupada e a cidade ficava contida dentro da muralha que a cercava.

Porém, na primeira metade do século XIX, um fato de suma importância para Porto Alegre e seu crescimento foi o da chegada de um grande contingente de imigrantes europeus à região. Os primeiros a chegar foram os alemães, em 1824, que, inicialmente, localizaram-se ao norte de Porto Alegre, onde hoje se localiza a cidade de São Leopoldo, de onde foram ocupando as

⁵⁶ 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. Cf. SOUZA e MÜLLER, 1997, p.57.

⁵⁷ A Guerra dos Farrapos ocorreu de 1835 a 1845, eclodiu no Rio Grande do Sul e configurou-se, na mais longa revolta brasileira. Foram diversas as causas que levaram os farroupilhas a atacarem Porto Alegre, no dia 20 de setembro de 1835, dando início a Revolução Farroupilha, que se estendeu, até o dia 11 de setembro de 1836, quando foi proclamada a República Riograndense. Os problemas econômicos que atingiam as classes dominantes figuram entre as principais causas da revolução. Os poderosos estancieiros gaúchos queriam que o governo imperial, protegesse a pecuária gaúcha e dificultasse a entrada do charque argentino e uruguaio no Brasil, que devido o baixo imposto de importação, fazia concorrência desleal, arruinando a economia gaúcha; e também por uma maior liberdade administrativa para o Estado. Em 1845 foi assinado um tratado entre duas nações: Rio Grande do Sul e Brasil, no qual não houve vencedores ou vencidos.

áreas ao longo do rio dos Sinos e, subindo pela sua margem direita chegavam à encosta da serra (SOUZA E MÜLLER, 1997, p.58/ SOUZA , 1999, p.86).

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 e do Estado.

A inicial vocação portuária, complementada pela função coletora da produção regional que havia iniciado com o trigo, recebe forte impulso, pois traziam naturalmente a produção ao longo dos rios onde se instalaram os imigrantes e a nova economia. Estabelecendo, assim, sob o comando do porto de Porto Alegre e de seus comerciantes, a coleta da produção, sua exportação, bem como a importação de bens requeridos pelas novas populações (SOUZA E MÜLLER, 1997, p.59).

Com isso, a cidade recebeu uma série de melhoramentos significativos, assim como uma série de serviços públicos que organizaram o espaço central de Porto Alegre: a regularização da coleta de lixo, o início do saneamento e a implantação dos serviços telefônicos. Também foi importante a implantação da primeira linha férrea ligando Porto Alegre a São Leopoldo (1874) e Novo Hamburgo (1876), intensificando a comunicação da cidade com o interior (MONTEIRO, 1995, p.32).

Segundo Souza (1999, p.88), em 1875, chegavam os imigrantes italianos, aumentando de forma significativa a população imigrante residente no Rio Grande do Sul. “Diferente de outras regiões do país, no Sul as autoridades lhes concederam pequenas propriedades rurais, onde se estabelecem como agricultores”. Segundo Souza e Müller (1997, p.60), essas propriedades eram terras que ainda permaneciam desocupadas, ou seja, os divisores d’água e as encostas mais íngremes, que os alemães não haviam ocupado – chamadas de *colônias*. O centro da imigração italiana formou-se em Caxias do Sul, e nos primeiros tempos ocuparam-se somente da agricultura⁵⁸.

No último quarto do século XIX, graças às *colônias*, a atividade comercial conheceu notável fortalecimento, favorecendo o desenvolvimento de

⁵⁸ Cf. Hundert Jahre Deutschtum. In: **Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Verband Deutscher Vereine/ Tipografia do Centro, 1924, p.63. Op.cit. SOUZA e MÜLLER, 1997, p.117.

alguns setores da indústria, que começaram a substituir alguns produtos importados (SOUZA, 1999, p.89). Estava composto, portanto, um mercado suficientemente amplo que permitiu a transformação dos métodos de produção artesanal existentes em uma produção industrial propriamente dita. Mas apesar de toda movimentação de exportação e importação de produtos, as instalações portuárias de Porto Alegre seriam construídas somente mais tarde; nesta fase o acostamento ainda era feito em trapiches, com dificuldades de entrada dos navios devido ao baixo calado (SOUZA E MÜLLER, 1997, p.61).



Ilust. 27 - Trapiches próximos ao Mercado Público – ano de 1897.

Fonte: Revista Arquitetura e Construção – nov.2001.

De acordo com Souza e Müller (1997, p.63-72), até 1845, a cidade se desenvolveu dentro de seus limites, apresentando apenas os equipamentos indispensáveis à vida urbana. Cabe ressaltar que é a partir desse ano, com a demolição das muralhas marcando o fim da Guerra dos Farrapos, que a cidade realmente começou a expandir-se e apresentar equipamentos de relativa complexidade, podendo classificá-los por setores: cultura e lazer, administrativos e militares, educação e saúde, comércio e indústria, infraestrutura e religiosos.

Um aspecto relativo à estrutura urbana que não deve ser esquecido, segundo as autoras, se refere aos aterros. A partir do século XVIII, a península começou a ser aterrada, prosseguindo até os dias de hoje, de tal forma que a

área atual é praticamente o dobro da inicial⁵⁹. Em 1896 já encontrava-se definido o gérmen do desenvolvimento da estrutura urbana de Porto Alegre, que no século XX transformará a cidade e a levará a ampliar suas margens de maneira significativa.

O desenvolvimento de Porto Alegre estava vinculado ao dinamismo das atividades comerciais, a colocação do excedente agrícola da “zona colonial” no mercado nacional e à distribuição regional dos produtos importados do estrangeiro ou de outras províncias. O núcleo central da cidade, anteriormente compreendido pelas fortificações, estava totalmente urbanizado. A expansão do perímetro urbano seguia os caminhos do povoamento, e esses espaços eram absorvidos na malha urbana sofrendo um processo de revalorização com a expansão incipiente dos serviços urbanos (água, limpeza urbana, recolhimento de lixo, calçamento e iluminação) (MONTEIRO, 1995, p. 34-35).

Segundo Monteiro (1995, p.34),

Por volta de 1890, inicia-se uma nova fase do fenômeno urbano, caracterizada pela crescente complexidade da organização dos grupos sociais no espaço urbano decorrente das transformações das estruturas política, social e econômica da sociedade brasileira. As alterações de ordem social são decorrentes da ordem republicana, do crescimento das camadas médias urbanas (ligadas à expansão da burocracia rural) e da imigração maciça de trabalhadores livres que deveriam atender a demanda de braços na agricultura e na indústria nascente. Tais eram os novos elementos na equação urbana, por causa do dinamismo que imprimiram às relações sociais e à economia de Porto Alegre tornariam necessário realizar um reordenamento do espaço urbano.

Souza (1999, p.100) afirma que o Brasil entra no período republicano sofrendo todos os altos e baixos de um lento processo de amadurecimento. A República, de maneira geral, marcou uma nova fase para as cidades brasileiras e, em especial, para as cidades gaúchas, e Porto Alegre tornou-se o centro da

⁵⁹ Em 1990, a área central equivale ao triplo da inicial.

República Positivista⁶⁰ de Júlio de Castilhos. Do ponto de vista político e econômico, desde o final do século XIX, os governantes do Rio Grande do Sul, fortemente inspirados em princípios positivistas, estimulam a integração dos setores primário, secundário e terciário, visando a modernização do Estado. Embora tenha sofrido influências dos acontecimentos políticos de grande envergadura que ocorreram a nível internacional: processa-se a transformação das monarquias européias em repúblicas, como expressão da ascensão de uma nova classe e do declínio da aristocracia; e ainda, ocorrem as duas Guerras Mundiais, de 1914-1918 e 1939-1945.

Por volta de 1913, o Governo gaúcho iniciou significativa obra de infraestrutura para a cidade, aterrando vasto trecho da praia do Guaíba para a construção do cais do Porto, inaugurado em 1922. Nesse período a cidade dependia do porto para todo o seu intercâmbio externo; mas mesmo assim, ele era utilizado quase em seu estado natural, apenas complementado por trapiches (MONTEIRO, 1995, p.37/ SOUZA E MÜLLER, 1997, p.80).



Ilust. 28 - Trapiches da Rua Voluntários da Pátria – Porto Alegre – início do séc. XX.

Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre.

⁶⁰ Inspirado nas idéias do *Positivismo de Augusto Comte*, que passa a ser fundamental na construção dessa identidade, implementando a idéia de ordem e progresso como um novo modelo a ser seguido.

Os anos 20, no Brasil, de uma forma geral, foram marcados por uma série de crises e pequenas rupturas: os levantes tenentistas, as greves operárias, a criação do Partido Comunista Brasileiro, a Semana de Arte Moderna e a consolidação de São Paulo como centro econômico e industrial do país; que acabaram por culminar na Revolução de 30. No Rio Grande do Sul, nesse mesmo período, ocorrem a crise na pecuária sob os efeitos do pós-guerra, a ascensão de novos grupos sociais (produtores agrícolas da região serrana, burguesia comercial e industrial e camadas médias), o processo eleitoral com a candidatura de um gaúcho⁶¹ a eleição presidencial, e a Revolução de 23.

Segundo Monteiro (1995, p.39-40), mesmo dentro do contexto político-econômico-social dessa década, em Porto Alegre, sob a administração de Otávio Rocha (1924-1928), evidenciou-se um processo de mudança da política do governo municipal em relação à organização do espaço urbano. Transformações globais envolvendo o espaço urbano central e suas vias de acesso e ligação ao porto e aos arrabaldes da cidade são realizadas canalizando enormes recursos.

Depois de meados do século passado, o Brasil, cuja economia ainda se baseava na economia cafeeira, precisou se reestruturar e industrializar-se, preponderando as indústrias leves, como alimentícias e têxteis. O Rio Grande do Sul, por sua vez, também tinha problemas com sua economia, entrando na década de 60 com uma forte decadência de sua pecuária extensivamente tradicional, apresentando baixa produtividade do setor de corte; e com sua agricultura do tipo colonial, com baixa produtividade, terras muito subdivididas e solos esgotados pela falta de práticas conservacionistas. Inicia-se, assim, um processo de migração das áreas rurais mais problemáticas para os centros urbanos mais próximos e maiores, na sua maioria para Capital (SOUZA E MÜLLER, 1997, p.103-108).

De acordo com essas autoras, na década de 1960 fica claro que muitos dos problemas que se apresentam não podem mais ser resolvidos no âmbito da jurisdição municipal, pois os limites físicos impostos não correspondiam, muitas vezes, aos fatos socioeconômicos ou às necessidades administrativas.

⁶¹ Getúlio Vargas.

O uso do solo precisou ser disciplinado, os transportes e sua infra-estrutura necessitavam de integração, e o saneamento apresentava problemas na região. Significativas parcelas da população moravam em municípios vizinhos, embora trabalhassem na cidade de Porto Alegre. Enfim, a cidade não funcionava mais em circunscrição administrativa. Porto Alegre e seus municípios vizinhos passaram a formar um todo orgânico, que reclamava iniciativas e soluções conjuntas: entrava-se na fase da formação metropolitana.

Na expansão da cidade, analisando-se a evolução de sua estrutura urbana, ficaram claros alguns fatos: enquanto o porto era o principal acesso de longo curso, as indústrias e o comércio atacadista se localizavam próximas a ele e na conjunção com o acesso ferroviário; mas ao ser construída a BR-116, a expansão industrial vai ao seu encaixo, saindo dos limites de Porto Alegre em direção ao norte - Canoas, Esteio e Sapucaia -, acompanhada por certo contingente de moradias populares; com o posterior desenvolvimento do acesso ao litoral – BR-101 – iniciam-se novas implantações em municípios da região leste.

O conjunto metropolitano equipou-se para assumir seu papel terciário, tendo Porto Alegre grande preponderância sobre os demais municípios, seja nos diversos ramos comerciais, na infra-estrutura administrativa ou financeira, no setor da saúde, e nos setores da cultura, educação e pesquisa.

Todos esses fatos refletem-se na cidade de Porto Alegre, que aumenta sua população nas décadas de 1940/1950 de 263 mil para 380 mil habitantes e nas de 1950/1960 para 626 mil. Nas décadas de 1960/1970 o ritmo de crescimento é menor, mas alcança 885 mil em 1970. De 1970-1980 passa para 1.125.477 habitantes; de 1980-1990 atinge o número de 1.263.403 habitantes, atingindo, no último censo de 2000, segundo o IBGE, 1.360.590 de habitantes.

Souza e Müller (1997) concluem que a história urbana de Porto Alegre teve uma evolução constante, com uma pausa somente durante a Guerra dos Farrapos. E que em sua origem estão, sem dúvida, as funções portuária e administrativa, acrescidas logo de comércio e prestação de serviços e posteriormente da produção industrial.

Pensam, também, que, quanto às funções, permanecerão sem maiores acréscimos, a administrativa e a industrial, em parte por conveniência das próprias empresas e em parte por políticas da administração pública, se

restringindo a determinados produtos. Deverão sofrer acréscimos constantes as funções comercial e de prestação de serviços, sendo sempre ampliadas em quantidade, qualidade e complexidade, para responder às crescentes necessidades da vida social e econômica.

Essas funções essenciais hão de ser acompanhadas pelas funções básicas de transportes, comunicação, energia, e infra-estrutura. A função portuária – origem da cidade - permanecerá válida, mas com modificação das características em vista da construção do super-porto de Rio Grande e, sobretudo pela falta de calado e as dificuldades de navegação na Lagoa dos Patos. Destina-se a um porto de cabotagem, apoio à coleta e distribuição de produtos do e ao interior, em plena concordância com a vocação comercial da cidade. A construção de um “Porto Seco” se tornou necessária e indispensável para produzir um sistema integrado de transporte, unindo a carga rodoviária, com a ferroviária e a hidroviária.

3.3 - O Porto de Porto Alegre

Segundo Corrêa (2002, p.04), no Rio Grande do Sul, mais precisamente em Porto Alegre, o impulso capitalista se deu por meio da comercialização de produtos coloniais, cuja forma e fluxos teriam grande influência na transformação da cidade colonial de então. Este processo fez do início do século XX o período de um “novo ideário urbano”, inspirado na civilização urbana européia. Uma nova política de urbanização entrou em vigor, permeando um discurso higienista, fazendo com que becos e docas dessem lugar a novas ruas e que núcleos com habitações de baixa renda fossem deslocados para áreas mais periféricas, resultando na liberação de espaços urbanos que acabaram proporcionando volumosos investimentos imobiliários na área central da cidade.

Dentro deste contexto, o governo necessitava de meios para impulsionar o desenvolvimento econômico do Estado, e, desta forma, inseri-lo em um novo cenário mundial que apontava para uma sociedade urbana e industrializada. Um desses meios foi a construção do porto da capital e a expansão de sua navegação fluvial, através do aprofundamento dos rios, permitindo, assim, o escoamento da produção do interior e o desenvolvimento econômico gaúcho.

3.3.1 – Histórico do Porto

A rápida ascensão no *status quo* da cidade de Porto Alegre estava inicialmente ligada a sua importante estratégia geo-militar (MACEDO, 1999, p. 68). Mas, com o tempo, a posição estratégica geo-militar, transformou-se, também, em estratégia econômica. Sua localização geográfica lhe conferia uma privilegiada posição de entreposto comercial entre a região colonial do norte do Estado e a barra de Rio Grande⁶² (SCHIAVONI e LAZZERI, 1993, p.04)

Segundo Schiavoni e Lazzeri (1993, p.05), Porto Alegre está situada na confluência dos principais rios da bacia com a Lagoa dos Patos, tornando-se, desta forma, limite entre as navegações fluvial e oceânica. Assim, ao possibilitar o acesso da navegação marítima até Porto Alegre, seria possível evitar as altas taxas do porto de Rio Grande e favorecer o comércio dos produtos da região norte-nordeste do estado. Porém, para a efetivação desse projeto, faziam-se necessários pesados investimentos: primeiro, na dragagem dos canais de navegação da Lagoa dos Patos para desobstruí-los para a passagem de navios de maior calado; segundo, na construção e manutenção de um porto marítimo em Porto Alegre, sob controle do governo estadual.

A virada do século XIX para o XX significou a construção de um novo modelo civilizatório baseado na Revolução Industrial e na consolidação do capitalismo e, conseqüentemente, da sociedade burguesa. Para o Brasil, significou sua inserção na divisão internacional do trabalho e na acumulação capitalista através da agro-exportação do café (CORRÊA, 2003, p.06). “No caso do Rio Grande do Sul, o impulso dinâmico para o surto capitalista deu-se em função de uma acumulação de capital baseado na comercialização de produtos coloniais que se destinavam ao abastecimento regional e nacional”⁶³.

Com isto, segundo Corrêa (2003, p.10), o comércio internacional cresceu significativamente e Porto Alegre, como capital do extremo sul do país, precisou fazer parte desse mercado. Nesse sentido, os velhos trapiches de madeira

⁶² As extensas vias fluviais da bacia do rio Jacuí constituíam um importante elo de transporte e comunicação das áreas colonizadas pelos imigrantes com a capital.

⁶³ PESAVENTO, Sandra Jatahy, *Memória Porto Alegre. Espaço e Vivências*. Porto Alegre: Ed. da Universidade, 1991, p.41. In: CORRÊA, 2003, p.06.

tornaram-se exíguos e a vinda de navios para transporte marítimo exigiu a construção de um porto de maior calado. Este novo período propiciou a concretização de antigas aspirações do governo local em ampliar os aterros da costa norte da península até o talvegue do Guaíba.



Ilust. 29 - Localização do porto de Porto Alegre em relação aos principais portos do Estado. Fonte: Web.

3.3.2 – A Construção do Porto

Segundo Alves (2000, p.06), no início do século XX, havia mais de trinta trapiches aglomerados na área central de Porto Alegre, projetando-se sobre o Guaíba. Uma imagem totalmente contrária aos ideais de modernização do governo positivista. A construção do porto foi uma das grandes metas da Política dos Transportes do governo de Borges de Medeiros, que previa a interligação de todo o estado por uma malha de vias de rodagem, férreas e fluviais.

As orientações de forma geral e os novos padrões aos quais deveria se enquadrar o moderno porto baseavam-se no Plano de Modernização dos Portos da República, em nível federal⁶⁴. Assim, o porto constituiu-se no principal instrumento urbano desse plano, tornando-se uma das maiores intervenções de reformas da cidade, satisfazendo às necessidades de circulação e de livre comércio para o pleno desenvolvimento do capital, e oferecendo-lhe novas condições estéticas e higienizadoras.



**Ilust. 30 - Fotos do porto e seus trapiches - ano de 1910. Foto de Virgílio Calegari.
Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre**

O primeiro projeto para o moderno porto foi organizado pela Diretoria de Viação Fluvial, dirigida pelo engenheiro João Luiz de Faria Santos. Nesse projeto, o porto teria uma frente de aproximadamente três quilômetros, sendo que os aterros na área acresceriam à cidade 32 hectares, feitos pelos donos de terrenos à beira do rio (ALVES, 2000, p.08).

Não obstante, o projeto do porto teve diversas versões e sofreu inúmeras modificações e ajustes desde a concepção inicial de João Luiz Faria Santos, em 1899, até a conclusão das obras do trecho, hoje conhecido por Cais Mauá, no fim da República Velha, tendo suas obras iniciadas, efetivamente, em 1911.

⁶⁴ Segundo Alves (2000, p.09), a construção do porto da capital ocorreu sob a política de reforma dos portos da República, lançada pelo Governo Federal através do diretor geral do porto do Rio de Janeiro, Francisco de Paula Bicalho. As diretrizes gerais adotadas pelos engenheiros e técnicos de Porto Alegre seguem o plano de Bicalho em diversos pontos. São utilizados como referências, vários “países mais adiantados”, de onde, nota-se a relação de forte influência e dependência com o exterior.

Segundo Godoy (1910, p.12)⁶⁵, após concorrência pública em 1911, o engenheiro Rodolfo Ahrons foi contratado para construir 140 metros de cais defronte à Praça Senador Florêncio, além da realização de aterros⁶⁶ que possibilitariam a construção de edifícios públicos importantes, como os prédios dos Correios e Telégrafos (atual Memorial do Rio Grande do Sul) e o da Alfândega (atual MARGS), e principalmente, do porto permitindo a substituição dos inúmeros trapiches particulares por uma cais de alvenaria de grande porte.

A conclusão das obras do cais estava inicialmente prevista para um prazo máximo de vinte meses. Porém, os constantes atrasos causados pelas chuvas e freqüentes cheias, fizeram com que o término das obras ocorresse apenas em 1914.

Segundo Schiavoni e Lazzeri (1993, p.07), estavam também contemplados nesse novo projeto do porto, obras de construção do muro do cais; aterros e calçamento da rua do porto; instalações e aparelhagem para o porto marítimo (armazéns, guindastes, etc); obras de dragagem no rio Guaíba e Lagoa dos Patos e diques para proteção dos canais.

Segundo eles, o projeto previa ainda um trecho de cais para a navegação fluvial, com 416 metros de extensão, para navios de até 2 metros de calado, localizado entre a Estação da Estrada de Ferro e a Rua da Conceição; um trecho para a navegação costeira, com 917 metros de extensão, para navios de até 4 metros de calado, da Rua da Conceição até a Praça Senador Florêncio; e um trecho de navegação oceânica, com 400 metros de extensão e capacidade para atender navios de até 5 metros de calado, indo da Praça Senador Florêncio até a Rua General Bento Martins, prevendo uma extensão total de 1.787 metros, com docas de 280 metros.

O Governo Estadual iniciou as licitações, tendo como vencedora a proposta da *Societé d'Entreprises de Dragages et Travaux Publiques* para a construção do cais e canais interiores. O início da obra estava previsto para janeiro de 1915, devendo ser concluídos em quatro anos. Todavia, a Grande

⁶⁵ Relatório da Secretaria do Estado dos Negócios das Obras Pública. C.J. de Godoy, 1910, p.12. Cit. ALVES (2003, p.10).

⁶⁶ O arquiteto Rudolf Ahrons projetou um aterro que se estenderia até um paredão de granito a ser construído no meio do rio, com a forma conhecida hoje.

Guerra Mundial frustraria as expectativas das obras do porto de Porto Alegre, paralisando suas obras (ALVES, 2003, p.16).

Alegando dificuldades técnicas e financeiras, a *Société Française* não iniciou as obras. Devido a urgência, em 1916, o Governo do Estado abriu nova concorrência para a construção de um trecho de 600 metros de cais, iniciando na Praça Senador Florêncio e terminando na estação férrea. Foi fechado contrato com vários engenheiros locais em outubro de 1916, porém, as obras iniciaram somente em março do ano seguinte (ALVES, 2003, p.18).

Os anos de 1917 e 1918 foram de grande agitação no Estado e em todo Brasil; nas principais cidades do país eclodiu uma greve geral paralisando, novamente, as obras no cais.

Em 1919, foram tomadas providências para reorganizar e apressar as obras, que passaram para a Superintendência da Comissão de Melhoramentos da Navegação Fluvial e Lacustre, dirigida pelo Engenheiro francês Henrique Hausser. O projeto integral do porto foi redesenhado e planejou-se a instalação de equipamentos para a fabricação de concreto em substituição à alvenaria de pedra na construção do muro do cais⁶⁷.

Em 1º de agosto de 1921 foi oficialmente inaugurado um trecho de 30 metros do cais de cabotagem, sob a administração da Secretaria da Fazenda. Estava, então, instalado o primeiro dos armazéns encomendados à firma francesa *Daydé*, denominado B1, estando em construção os do Grupo Central (A e B), juntamente com o pórtico central, assim como um edifício para administração e um armazém provisório e dois guindastes elétricos⁶⁸.

As obras do cais marítimo, de 6 metros, iniciaram-se em junho de 1921, entre as ruas General Salustiano e General Portinho, totalizando 250 metros, próximos à Praça da Harmonia. Tais obras estavam previstas em um contrato fechado no ano anterior com a Companhia Nacional de Navegação Costeira, ficando estabelecido que a Companhia pagasse ao governo a totalidade dos custos de construção do trecho mencionado em troca do usufruto do cais e armazéns durante um período de 35 anos⁶⁹.

⁶⁷ SCHIAVONI, Alexandre. LAZZARI, Alexandre. 1993, p.12.

⁶⁸ Idem.

⁶⁹ Idem, p. 13.

Segundo Schiavoni e Lazzari (1993, p.15), em janeiro de 1922, o contrato firmado com a Companhia Costeira foi rescindido pelo Governo do Estado, pois a empresa não cumpriu suas obrigações contratuais. Ao mesmo tempo em que continuavam as obras no trecho anteriormente contratado, foi iniciada a construção de outro trecho do cais de 6 metros partindo da Praça Senador Florêncio em direção à Praça Martins de Lima.

Ainda no mesmo ano, a construção do cais de cabotagem foi interrompida, com 569 metros, para dar início à construção das docas. Ao mesmo tempo, começaram a ser montados os guindastes e armazéns encomendados à empresa francesa.

Administrativamente, foi criada, em fevereiro de 1923, a Comissão de Obras do Porto da Capital, dirigida pelo Engenheiro João Fernandes Moreira, substituto do francês Henrique Hausser. Em junho do mesmo ano, foi finalmente concluído o cais marítimo, com a ligação entre os dois trechos em construção, totalizando 896 metros.

Os fatos que se seguiram causaram novos percalços no andamento das obras. Uma crise política entre os opositores e os positivistas aliados a Borges de Medeiros desembocou na Revolução de 1923⁷⁰. Nesse período, boatos do palácio do governo, manifestavam-se no sentido de que não haveria interrupções nas obras do porto, pois 75% das exportações do Estado estavam sendo por via marítima. Apesar do discurso, na prática, as obras foram temporariamente interrompidas, reduzindo-se o quadro de pessoal.

A construção das docas para navegação fluvial teve início em 1922, nas proximidades do Mercado Público. O projeto inicialmente previa a construção de três docas, sendo modificado em 1923 para quatro docas, devido a novos estudos realizados.

⁷⁰ A oposição protestava contra o quinto mandato de Borges de Medeiros e, principalmente, contra a falta de uma política que defendesse o setor pecuário em crise desde o fim da Primeira Guerra Mundial.

Segundo Alves (2000, p.95), as obras seguiram em ritmo lento, sofrendo constantes interrupções. Em 1924, estavam abertos ao tráfego 850 metros de cais, contando com 07 armazéns e 14 guindastes. O aterro do cais marítimo foi finalmente concluído e prossegue a instalação dos armazéns. Ao longo da década foi implementada a infra-estrutura do porto, além da instalação de armazéns e guindastes, linhas férreas, calçamento, saneamento e aterros. Em 1928 estavam concluídos 538 metros de cais, e encontravam-se em operação 10 armazéns e 22 guindastes, e em construção o armazém da primeira doca.



Ilust. 31 – Visões das instalações do Cais Mauá – 1930.

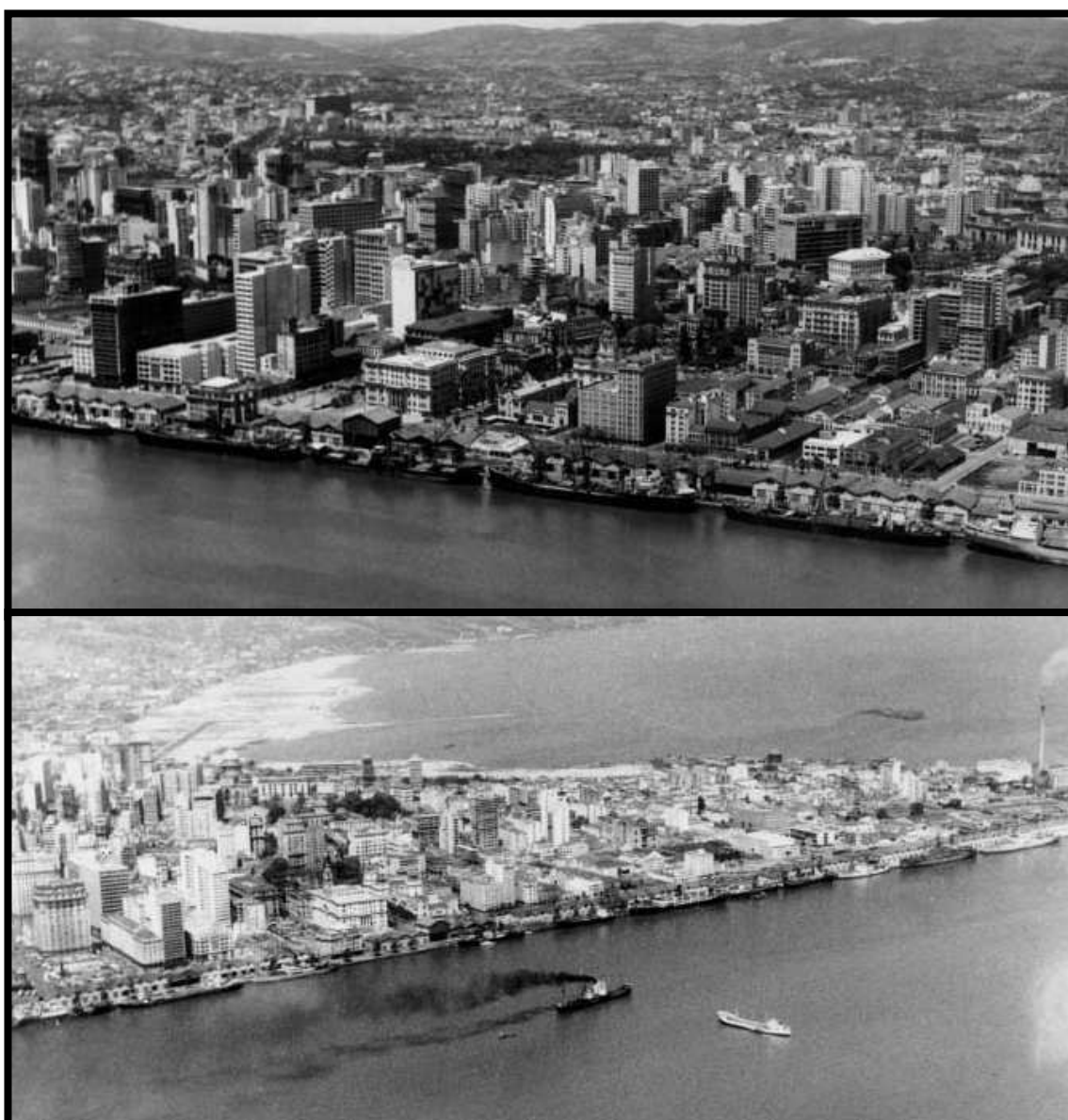
Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre

A Comissão de Obras do Porto foi extinta em junho de 1928, passando a responsabilidade para a Diretoria da Viação Fluvial. O ano é marcado pela troca de governo estadual: Getúlio Vargas sucede a Borges de Medeiros, que exerce uma política unificadora com a oposição, passando a dar maior atenção ao setor agropecuário.

Segundo Corrêa (2003, p.27), na década de trinta, iniciou-se em Porto Alegre, uma série de grandes obras; é a década da verticalização da cidade e da construção de inúmeras avenidas. É contratado, pela prefeitura, o

engenheiro austríaco *Arnoldo Gladosh* para compor uma primeira proposta de Plano Diretor para a cidade.

Neste período, continuam os aterros no porto e aparecem as primeiras docas, que vão até o Largo da Conceição. Até 1940, iniciou-se o restante do cais, numa extensão de 2.600 metros, do Largo da Conceição até a Avenida Sertório. Ainda nessa década, foi concluído o Entrepasto Frigorífico, situado no terrapleno entre as docas 3 e 4.



Ilust. 32-33 - Visões do Cais do Porto de Porto Alegre – 1958.

Foto: Léo Guerreiro & Pedro Flores. Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre.

A conclusão do projeto, no todo, efetivou-se somente em 1937 e a administração do porto foi absorvida pelo Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC) que, em 1998, através da Lei Estadual n.º 11.089, de 22 de janeiro, alterou sua denominação para Superintendência de Portos e Hidrovias.

Segundo Corrêa (2003, p.27), a construção do Porto de Porto Alegre representou um marco no desenvolvimento urbano da cidade no início do século XX, um exemplo do ideário de modernização com vistas ao desenvolvimento econômico do Estado. O conjunto de aterro, cais e edificações portuárias faz parte das realizações que trouxeram à fisionomia da cidade novos padrões de dinamização, higiene e embelezamento. Os armazéns A1, A2, A3, A4, A5, B1, B2, B3 e o edifício sede do Deprec, juntamente com o Pórtico Central e armazéns A e B, fazem parte de um conjunto que foi sendo estruturado por etapas, a partir da construção do primeiro trecho do cais defronte à Praça da Alfândega (1911/13), do Pórtico Central e armazéns A e B (1919/22), dos demais armazéns (1917/27) e da sede administrativa do Deprec (1947).

3.3.2.1 – O Muro da Mauá

Como vimos, Porto Alegre fez-se às margens do Guaíba, onde deságuam quatro rios – O Jacuí, o Caí, o Sinos e o Gravataí – seguindo em direção ao Sul. No sinuoso curso das águas, forma-se a imensa Lagoa dos Patos.

Segundo o historiador Francisco Riopardense de Macedo, a denominação de Porto Alegre teve origem em uma descrição das margens do cais do porto enviado à Coroa portuguesa em meados do século XVIII – “reuniam-se quotidianamente um grande número de embarcações de velas coloridas, que ao refletirem o sol do entardecer compunham um espetáculo maravilhoso”. Plástica, esta, no entanto, indissociável do rio, como o pôr-do-sol, inseparável do Guaíba e, hoje, dos porto-alegrenses (MACEDO, 1999, p.57).

Porém, com o advento do progresso, da industrialização, da abertura das estradas federais e da implantação do transporte rodoviário, a cidade começou a se expandir cada vez para mais longe do rio, isolando-o. O ponto

culminante desse isolamento deu-se no início da década de 70, quando se optou pela construção do, até hoje polêmico, Muro da Mauá.

Em 1941, o perímetro central da cidade ficou inundado completamente; dos 272 mil habitantes, 70 mil ficaram flagelados. A cidade ficou um mês sem energia elétrica. As ruas foram transformadas em vias navegáveis, pois as águas superaram a cota de 4,75 metros, o maior pico registrado, até então, nas enchentes anteriores⁷¹.



**Ilust. 34-35 - Enchente de 1941, as águas inundaram todo o centro e a zona portuária.
Detalhe: Sup. - Mercado Público, e Inf. – Porto. Fonte: Museu de Porto Alegre.**

⁷¹ *O Muro da Mauá*. *Jornal Rua da Praia*, Porto Alegre, maio 1996, p. 8-9.

Porém, a enchente de 1941 deixou uma grande seqüela: o Muro da Maúa, concluído em 1974, que integrava o chamado Sistema de Proteção contra as Inundações, consistindo basicamente num cerco à região urbanizada da cidade, capaz de impedir a entrada das águas em épocas de grandes cheias.

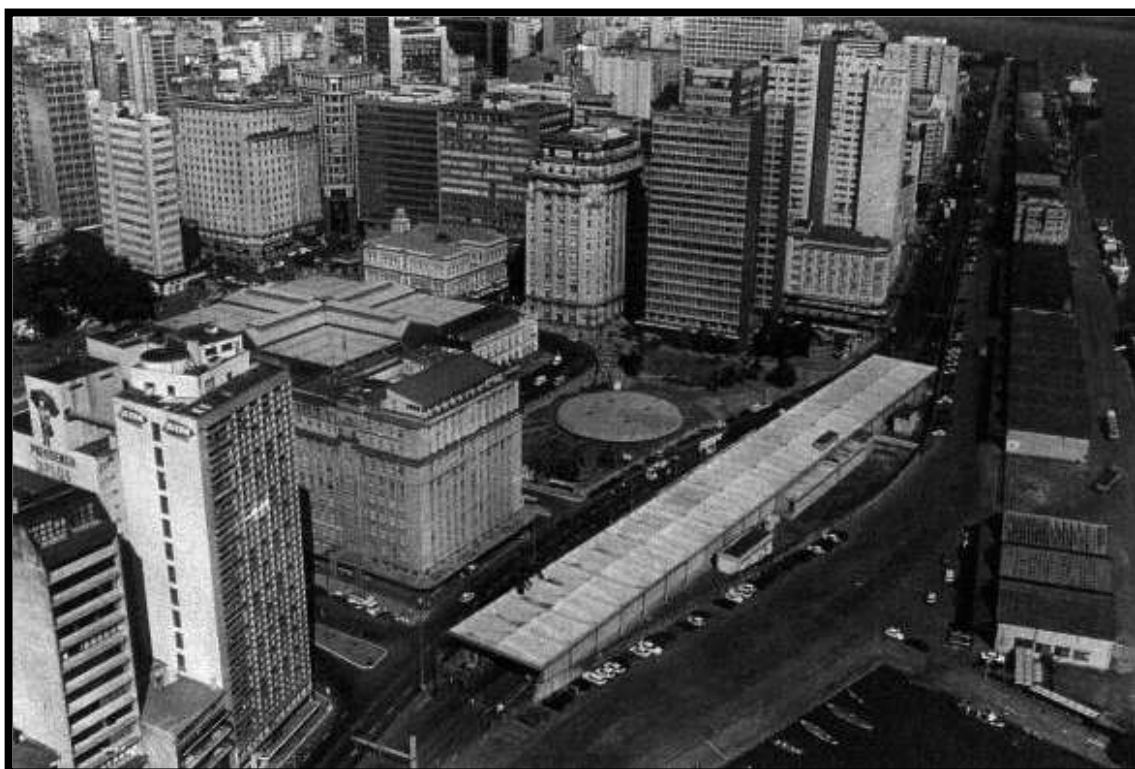


Ilust. 36 - Imagem da Avenida Mauá e do cais do porto, em 1961, antes da construção do muro. Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre.

O muro foi construído durante a administração de Telmo Thompson Flores na prefeitura. A construção coube ao Departamento Nacional de Obras (DNOS), órgão federal, hoje extinto; e em 1983 repassado aos cuidados do município. O projeto tomou como referência a enchente de 1941, estabelecendo a cota de coroamento em seis metros, e determinando a altura de três metros para o muro. Dos 2.647 metros do muro, 1.649 estão atualmente escondidos pelas estações e trilhos do Trensurb, sob um custo de U\$ 9 milhões (valor atualizado em 1965). O paredão começa atrás da Estação Rodoviária e termina junto à Usina do Gasômetro. Há seis comportas no muro,

entre elas o acesso para pedestres junto à Estação Mercado do Trensurb, o portão central do cais e o portão junto à Rua Bento Martins⁷².

Erguido como garantia contra o fantasma da desastrosa cheia de 1941, o muro nunca chegou a ser testado, mas sempre despertou antipatia por atrapalhar a visão do rio. “Se perguntares a população, 90% das pessoas são simpáticas à derrubada do muro”, garante já, em 1996, o então secretário dos Transportes, Guilherme Socias Villela⁷³.



Ilust. 37 - Imagem da Avenida Mauá e do cais do porto, em 1996, após a construção do muro e da implantação da Estação do Trensurb - metrô.

Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre.

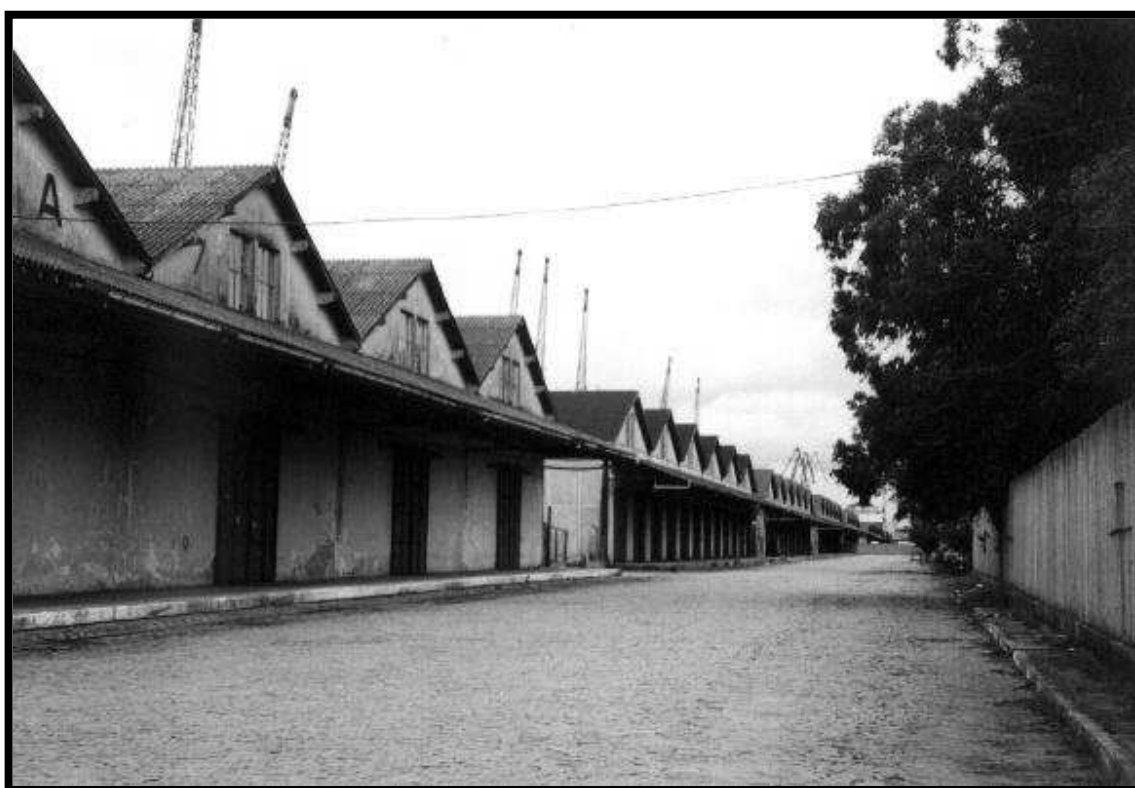
O muro é fonte de polêmica: derrubá-lo, deixando Porto Alegre a mercê das enchentes; ou deixá-lo como e onde está separando o centro de sua principal área e evitando a reintegração do porto à vida ativa da cidade.

⁷² CÂMARA reacende debate sobre muro da Mauá. **Jornal Zero Hora**, 15 dez.1996, Geral, p.54.

⁷³ Idem.



Ilust. 38 - Imagens do Muro da Mauá - visão externa da Praça da Alfândega em direção ao porto, em setembro de 2003. Foto: Tais Trevisan.



Ilust. 39 - Imagens do Muro da Mauá – visão interna entre os armazéns e o muro, em setembro de 2003. Foto: Tais Trevisan.

Para o engenheiro Orgel de Carvalho, especialista em recursos hidráulicos, uma enchente como a de 1941 – que inspirou a construção da obra – tende, cada vez mais, a se limitar ao terreno das hipóteses. Carvalho sustenta que a probabilidade das águas subirem a 1,75 metros acima da Avenida Mauá, como ocorreu na época, é remota. Estatísticas tabuladas por ele revelam que uma cheia de iguais proporções pode se repetir a cada quase dois mil anos. “As barragens construídas no rio Jacuí, principal afluente do Guaíba, aumentaram a segurança do sistema e amansaram a água do rio”, explica Carvalho, que comparou os níveis máximos anuais das águas no cais desde 1989 até o ano de 1995. Para o engenheiro, o risco de enchentes ainda existe, mas a parede de concreto poderia ser diminuída em um metro, sem perda da margem de segurança⁷⁴.

O criador do muro da Mauá não se arrepende de sua criatura. Para o engenheiro e ex-prefeito Telmo Thompson Flores, não passam de demagogia as críticas ao paredão. “Quem tira a visão do rio são aqueles armazéns do cais”, diz. “A maior enchente sempre está por vir”.

Raul Pont, prefeito da capital entre 1997 e 2000, disse nas vésperas de assumir seu mandato, que era favorável à proteção contra as cheias. “Tirar o muro significa desguarnecer a cidade na hipótese de uma enchente”, opinou. “O muro não separa a cidade do rio e do acesso ao porto”, observou. “Se as pessoas querem ver o Guaíba, podem ir da ponta do Gasômetro até o Lami que lá o rio está disponível”.

Como vem fazendo há décadas, o Muro da Mauá traz à tona muitas discussões. Em 1996, durante a audiência pública realizada no auditório do prédio da Secretaria Estadual dos Transportes para debater os três projetos para a reurbanização do cais do porto no Concurso Porto dos Casais⁷⁵, o debate esquentou quando o paredão de concreto que separa a cidade do rio entrou em discussão.

⁷⁴ Técnicos defendem o muro da Mauá. Jornal Zero Hora, Porto Alegre, 05 jun. 1996, Geral, p.48.

⁷⁵ Maiores informações no item 3.4.2.7, onde é detalhado o Concurso Nacional Porto dos Casais, entre as outras propostas para o cais do porto.

Durante o debate, a parte urbanística foi pouco lembrada pelo auditório composto basicamente por técnicos da área de arquitetura e engenharia. A maioria preferiu concentrar todas as atenções no Muro da Mauá. O diretor do Departamento de Esgotos Pluviais (DEP) da prefeitura de Porto Alegre, Luis Fernando Schuler⁷⁶, afirmou que as propostas de proteção contra as cheias apresentadas para substituir o muro deixavam a cidade desprotegida. “Nenhuma delas garante a mesma segurança oferecida hoje pelo muro” [...] “Assim como estão, não serão aprovadas”.

“No centro do debate estava 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 [...]”: o Muro da Mauá que exilou o rio da cidade estava começando a cair. A grande questão era descobrir qual era a melhor solução entre as três para proteger a capital de enchentes, e ao mesmo tempo, varrer o polêmico paredão do mapa da cidade. Entre os projetos concorrentes, dois derrubavam o muro e o outro o reduzia a um metro de altura (BRUM, 1996:68).

Ora, se o muro da Mauá protege a cidade, mas não a faixa portuária, nada mais lógico do que existir outra proteção contra as cheias que preserve a faixa onde os investimentos serão feitos. E se a proteção for eficiente e capaz de atrair investidores, para que servirá o muro depois? Para ser um obstáculo entre a cidade e o porto reciclado? (FAYET, 1996, p.19).

Maiores detalhes e discussões sobre a permanência do Muro da Mauá, serão comentados no item 3.4.2, onde são relatadas as propostas para a revitalização do cais do porto de Porto Alegre.

3.3.3 – Situação Atual do Porto de Porto Alegre

Segundo dados do Deprc, quanto ao movimento total, constata-se que o porto de Porto Alegre esteve acima do de Rio Grande até 1972; no que diz respeito à navegação lacustre e fluvial, o porto da capital é maior que o de Rio Grande até os dias de hoje. Porém, em Porto Alegre, a carga movimentada é

⁷⁶ Secretário do DEP da prefeitura de Porto Alegre, gestão do prefeito Olívio Dutra (PT-1993-1996).

basicamente areia e cascalho da bacia Jacuí, com alto índice de tonelagem, e grãos dos terminais particulares.

Quanto à navegação de longo curso, a marítima, houve um crescimento contínuo até o ano de 1975. O declínio, a partir de então, foi causado principalmente pela conclusão de obras no porto de Rio Grande e pelo aumento no calado dos navios de longo curso, o que veio tornar temerária este tipo de navegação no Guaíba e na Lagoa dos Patos. A navegação de cabotagem (costeira) decresceu entre 1956 e 1965, e, desde então, permaneceu estável (CORRÊA, 2003, p. 28).



Ilust. 40 - Cais Mauá - 1990. Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

O porto de Porto Alegre, maior porto fluvial do Brasil, localiza-se à margem esquerda do Rio Guaíba, zona noroeste da cidade, especificamente no centro da capital, na Avenida Mauá, 1050 (ver mapa de situação e localização – anexos 01 e 02). O complexo portuário da capital gaúcha apresenta excelente acesso à rede de transporte: está distante 4 km. do Aeroporto Internacional Salgado Filho; suas ligações ferroviárias se dão através da Rede Ferroviária Sul Atlântico S/A, com acessos ao Cais Mauá (faixa do cais e Av. Mauá) e ao Cais Navegantes; está ligado a cinco rodovias federais - BR 101, BR 158, BR 208, BR 290 e BR 386; e tem acesso marítimo

pela Lagoa dos Patos, com a entrada a cerca de 310km a sudoeste de Porto Alegre, utilizando o canal do norte, na barra de Rio Grande.

Suas instalações constituem-se em um cais acostável, com extensão de 8.028m; armazéns; pátios; terminal de contêineres; silos; e graneis.

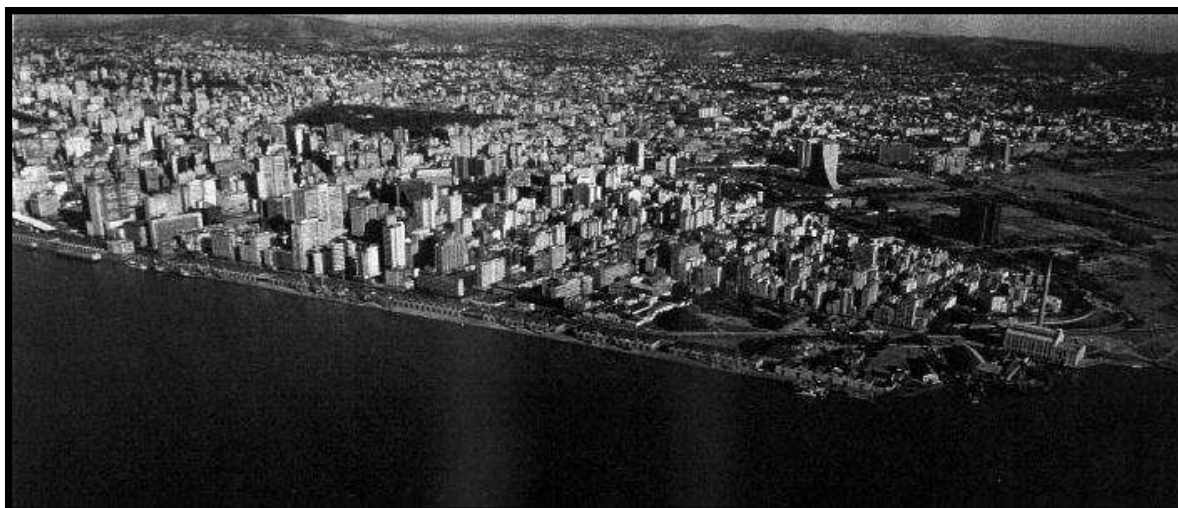
O cais acostável está dividido em três setores, localizados no mapa – anexo 03 -, e detalhado nas imagens referentes à situação em que se encontram.

- Cais Mauá – setor 1: com 3.240 metros de comprimento, 17 metros de largura, profundidade de 6 a 4 metros e cota de coroamento de cais, que representa uma profundidade adicional de segurança, de 3 metros.

Na visita ao local, constatamos que entre os três setores do cais, este é o que se encontra em melhor estado de conservação, provavelmente devido ao tombamento pelo patrimônio histórico da maior parte da área.

O Setor 1 abrange a área entre a ponta da Usina do Gasômetro até a região das docas, próxima à Estação Rodoviária de Porto Alegre.

Algumas imagens comprovam o seu estado.



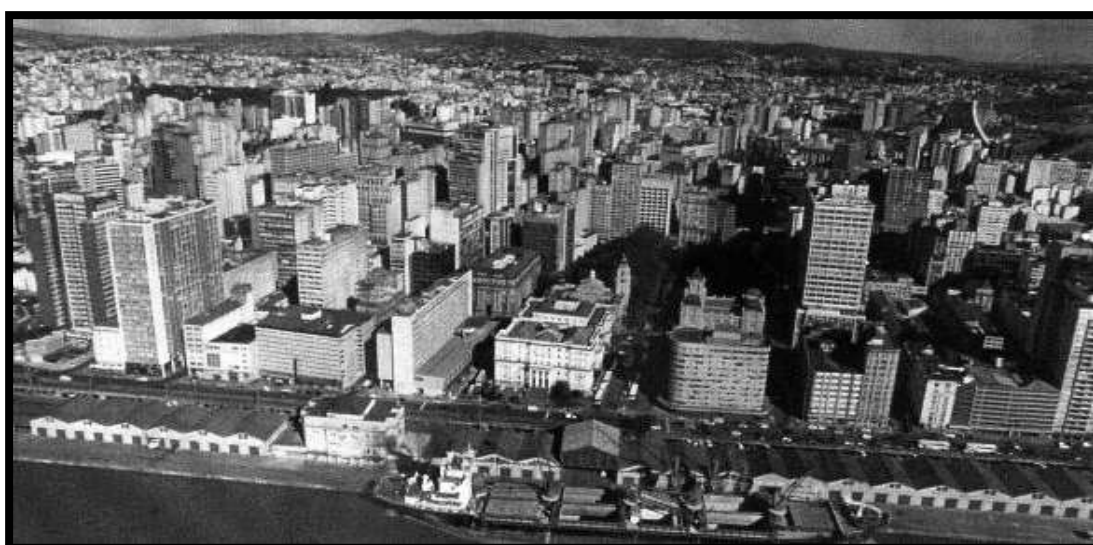
Ilust. 41 - Visão Geral do Setor 1 - Cais Mauá. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.



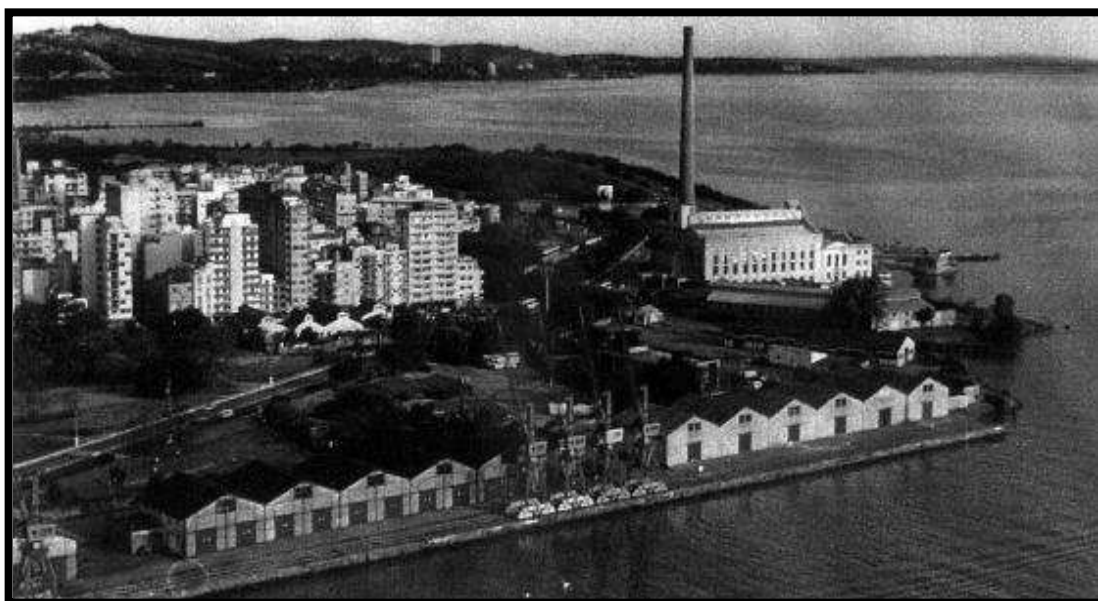
Ilust. 42 - Início do Setor 1 – Docas – Cais Mauá - 1998. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.



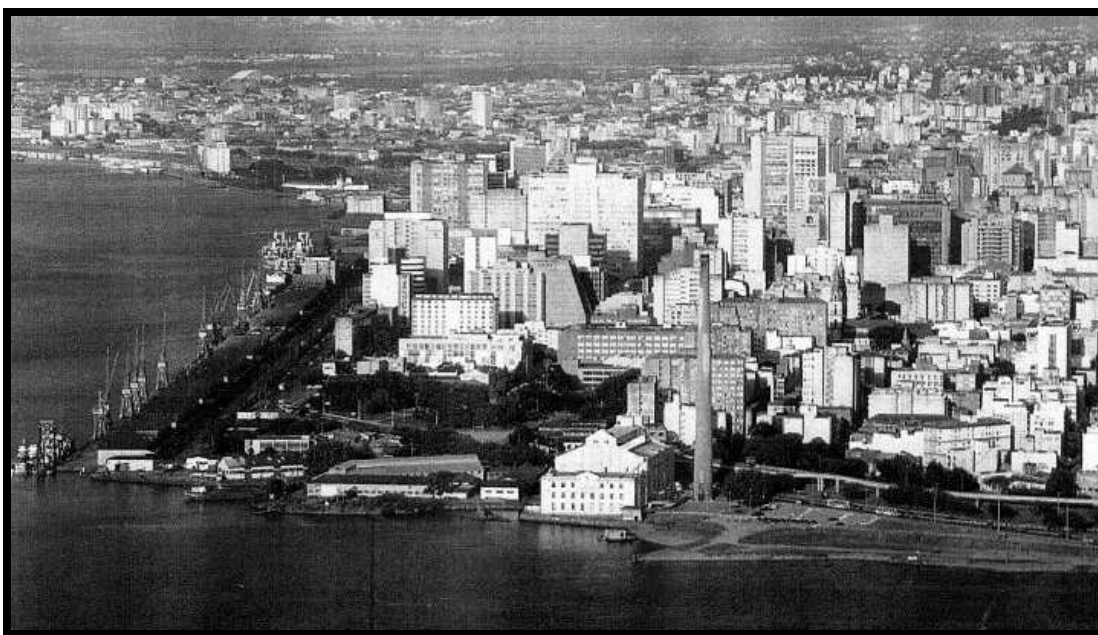
Ilust. 43 - Início do Setor 1 – Docas – Cais Mauá - 1998. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.



Ilust. 44 - Setor 1 – Sede Deprec, os armazéns A e B e o pórtilo - Cais Mauá - 1998.



Ilust. 45 - Setor 1 - Armazéns A, Área do antigo Deprec e o Gasômetro - Cais Mauá.



Ilust. 46 - Setor 1 -Ponta do Gasômetro - Cais Mauá. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.

Porém, dentro da área de abrangência do setor 1 – Cais Mauá, próxima a ponta do Gasômetro, encontra-se a antiga área do Deprec, que está bastante deteriorada e em péssimo estado de conservação.

A área tem obtido grande interesse por parte do governo estadual e municipal por estar à vista da população porto-alegrense, que frequenta o Complexo Cultural Usina do Gasômetro.



Ilust. 47 - Setor 1 - Área do Antigo Deprec - Cais Mauá. Foto: Tais Trevisan.



Ilust. 48 - Setor 1 - Área do Antigo Deprec - Cais Mauá. Foto: Tais Trevisan.

- Cais Navegantes – setor 2: com 2.500 metros de comprimento, 20 metros de largura, profundidade de 6 a 5 metros e cota de coroamento de cais de 3 metros.

Esta parte do porto está localizada depois da região das docas até a área que se encontra antes da Ponte do Guaíba. Seu estado de conservação está precário, mas há evidentes áreas para seu melhoramento e expansão.



Ilust. 49 - Início do Setor 2 – Silos do CESA - Cais Navegantes. Foto: Tais Trevisan.



Ilust. 50 – Setor 2 – Silos do CESA - Cais Navegantes. Foto: Tais Trevisan.



Ilust. 51 - Setor 2 – Armazéns - Cais Navegantes. Foto: Tais Trevisan.



Ilust. 52 - Setor 2 – Armazenamento de Areia e Cascalho. Foto: Tais Trevisan.



Ilust. 53 - Final do Setor 2 – Visão geral do Cais Navegantes e parte do Cais Marcílio Dias, após a Ponte. 1998. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.

- Cais Marcílio Dias – setor 3: com 2.260 metros de comprimento, largura do cais variável, profundidade de 5 a 4 metros, cota de coroamento de cais de 3 metros.

Esta área do cais se encontra após a Ponte do Guaíba, onde são armazenados areia e concreto, além de docas turísticas e clubes náuticos.



Ilust. 54 - Setor 2 – Visão geral do Cais Marcílio Dias. 1998. Foto: Tais Trevisan.

Ilust. 55 - Visão geral da zona portuária de Porto Alegre, 2004. Foto: Tais Trevisan.

O porto é servido por 23 armazéns para carga geral e graneis, com área total de 66.153m², e um para carga frigorífica, com área de 9.000m².

Existem 1.800 m² de pátios cobertos e 9.400 m² descobertos.

As instalações de cais e aparelhamento do terminal de contêineres estão em fase de projeto e discussão, na área correspondente ao cais Navegantes, dispondo de uma área de 10.000 m². Quando em funcionamento terá capacidade de embarque e desembarque de contêineres e cargas pesadas provenientes ou destinadas ao comércio exterior através do Porto de Rio Grande e transportadas pela Navegação Interior. As operações do terminal

serão terceirizadas para vários operadores portuários sob coordenação da Administração Portuária.

Os silos estão dispostos da seguinte forma:

- CESA (Cais Navegantes), capacidade de armazenagem estática de 18.750 toneladas (movimentação 200 t./h);
- SAMRIG, capacidade de armazenagem estática de graneis sólidos de 18.000 toneladas (movimentação 200 t./h) e capacidade estática de graneis líquidos de 4.400 toneladas (movimentação 120 m³/h);
- CIAGRAN, capacidade estática de armazenagem de graneis sólidos de 50.000 toneladas (movimentação: farelo = 350 t./h, grãos = 500 t./h).

Atualmente, o porto de Porto Alegre carece de perspectivas de investimentos, por não possuir autonomia financeira - seus déficits são cobertos pelo Tesouro do Estado -, e por haver incerteza acerca de seu futuro. Estão sendo previstas algumas mudanças para o aumento de sua produtividade e, ao mesmo tempo, para uma melhor integração à vida urbana da área central e à população porto-alegrense.

Entre estas mudanças estão sendo analisadas e discutidas, com vistas ao aumento da atividade portuária: a transferência das operações do cais Mauá para o cais Navegantes; a dragagem e o aumento do calado dos canais que ligam os portos de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande, dos atuais 17 pés para 19 pés (5,80m); a implementação de um novo sistema de sinalização náutica, que permitirá a navegação entre Porto Alegre e Rio Grande, 24 horas por dia, com mais segurança e em menos tempo; e a implantação de uma rede de linígrafos, facilitando a informação de níveis de água em tempo real na hidrovia Porto Alegre – Rio Grande. Para a área preservada como patrimônio arquitetônico e cultural, correspondente ao cais Mauá, existem várias propostas, que serão expostas nos próximos itens deste trabalho.

3.3.3 - Tombamento Histórico do cais Mauá

A Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura Municipal de Porto Alegre (1996), em documento sobre as Diretrizes para a Revitalização do cais Mauá (ver anexo 04), determinou a fundamentação e os aspectos legais que

envolveram o tombamento federal de parte do cais do porto de Porto Alegre pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - Iphan. O Pórtico Central, os armazéns A e B, e o edifício sede do DEPRC são considerados patrimônio cultural nacional desde 1983.

- Fundamentação da decisão do tombamento pelo IPHAN:

Os armazéns A1, A2, A3, A4, A5, A6, B1, B2, B3 e o edifício sede do DEPRC, juntamente com o Pórtico Central constituem um conjunto único e indissociável que reúne valores suficientes para ser caracterizado como patrimônio cultural da cidade de Porto Alegre.

Desde o início do século foi sendo estruturado, às margens do Guaíba, um conjunto formado por aterro, cais e edificações dentro de um perfeito equilíbrio, tendo como resultado um desenho característico que se estende até a ponta do promontório e compõe, com a Usina e a chaminé do Gasômetro, um perfil que se transformou em marca registrada da cidade.

Enquanto solução arquitetônica, pelo seu porte, implantação, volumetria, tipologia construtiva, morfologia, interface com o Guaíba e área central, se caracteriza pela sua unidade e peculiaridade, definindo o limite noroeste do promontório. Tais atributos configuram um perfil que, visto do Guaíba, pode ser considerado como uma 'fachada' da cidade.

A solução construtiva adotada nos armazéns, cuja estrutura pré-fabricada foi totalmente importada da França e montada no local, caracteriza uma obra bastante peculiar em relação ao avanço tecnológico da época e também representa um dos mais significativos exemplares desse período existentes na cidade atual.

Construído para se tornar um equipamento urbano de função única na cidade, o conjunto edificado apresenta um grande potencial de reciclagem, com a possibilidade de continuar se mantendo como um espaço referencial da cidade e de contribuir para a qualificação da vida urbana local. Apresentando um aspecto paisagístico único, inconfundível em relação aos valores culturais que o formaram e também em relação à paisagem urbana atual e futura do centro da cidade, deve, portanto, manter suas principais características tipológicas e morfológicas.

- Aspectos Legais:

O tombamento federal do Pórtico Central e armazéns A e B (inscrito sob o nº 25/37) atesta também a importância das demais edificações ao longo do cais. Além de compor com os bens já tombados um conjunto homogêneo, os armazéns A1, A2, A3, A4, A5, A6, B1, B2 e B3 apresentam as mesmas características construtivas que justificaram a inclusão dos armazéns A e B como patrimônio cultural da nação.

Os edifícios não tombados do cais ainda foram incluídos como área de entorno de tombamento federal da Igreja Nossa Senhora das Dores (inscrito sob o nº 185, em 30/07/38, fl. 32, vol. I, do Livro instituído pelo Decreto Lei nº 25/37).

Em nível municipal, através da Lei Complementar nº 43/79, a área do Cais Mauá é considerada como Área Funcional de Interesse Público, contida na UTSI 11 – UTF 01, sem regime urbano definido.

O conjunto também foi relacionado na revisão do Inventário do Patrimônio Cultural de Porto Alegre como prédios de interesse para preservação, assim como no atual Plano de Desenvolvimento Urbano (PPDUA) da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.



Ilust. 56-59 - Detalhes dos Armazéns A e B, Pórtico Central e dos guindastes do Cais Mauá. Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

3.4 - Um porto vazio no centro da capital gaúcha

Há muito tempo, o futuro da faixa de cais lindeira ao centro de Porto Alegre tem sido objeto de freqüentes discussões. Segundo Aguiar (2003, p.43), o debate interessa não só aos técnicos ligados ao setor portuário, mas também aos governos, à comunidade porto-alegrense em geral e, principalmente, aos urbanistas, cujo objetivo recai no impacto que qualquer intervenção nessa área terá, forçosamente, sobre o centro da cidade, diante da possibilidade concreta que se descortina de reintegração do rio Guaíba à cena urbana do centro da cidade.

Segundo o autor, a discussão levava a duas questões distintas, porém relacionadas. A primeira referia-se especificamente ao porto, debatendo, com base na documentação técnica disponível, o potencial de reativação para a atividade portuária propriamente dita – em especial a faixa portuária central – de modo a tornar-se eficiente e competitivo. A segunda questão tratava da leitura do porto do ponto de vista da cidade, analisando, em virtude do declínio da atividade portuária em Porto Alegre, a possibilidade de que a faixa portuária central viesse a ser urbanizada de forma a tornar-se parte integrante do centro da cidade.

Em relação à questão que se refere ao desempenho do porto de Porto Alegre, Aguiar cita a análise feita, ainda em 1986, pelo Plano de Desenvolvimento Portuário:

... com o declínio da cabotagem de carga geral em quase todos os portos nacionais, além do crescimento e especialização dos navios de longo curso incompatíveis com o calado e as características do porto de Porto Alegre, a maior parte das cargas passaram à demanda do porto de Rio Grande e, no caso da cabotagem, do transporte terrestre, principalmente o rodoviário. A melhoria das ligações terrestres e fluviais com Rio Grande ajudou a tirar carga de Porto Alegre, principalmente com o surgimento de portos nos rios Jacuí e Taquarí, localizados mais próximos às regiões produtoras. Por essas razões, o porto de Porto

Alegre apresenta elevado grau de ociosidade em suas instalações de acostagem⁷⁷.

O diagnóstico dado pelo Plano de Desenvolvimento Portuário, veio confirmar o quadro revelado um ano antes, em 1985, pelo extenso relatório elaborado pelo GEIPOT, agência de planejamento do Ministério dos Transportes, onde já era detectada “a baixa utilização das principais instalações portuárias de Porto Alegre”, mas também “a degradação do seu estado de conservação e o crescente e desordenado processo de cessão e arrendamento a terceiros”⁷⁸. Com detalhes, o relatório do GEIPOT avaliava o potencial de reativação, reaparelhamento e modernização das diferentes regiões do cais⁷⁹. O diagnóstico demonstrava que diferentes regiões possuíam distintos potenciais de reativação e sugeria que, se o porto viesse um dia a introduzir modernas técnicas de operação, esse reaparelhamento deveria necessariamente ter lugar no cais de Navegantes (AGUIAR, 2003, p.44).

Quanto ao potencial de modernização da faixa portuária vinculada ao centro da cidade – cais Mauá e docas – o relatório também era conclusivo e sugeria que, quaisquer que fossem as melhorias que viessem a ser executadas, a operação portuária na área central estava compulsoriamente cerceada. Os inconvenientes apontados eram inúmeros:

Áreas confinadas pelo tráfego urbano, armazéns antigos e estreitos, reduzida retro área, faixa de cais atendida por apenas uma linha de armazéns, interferência de terceiros no tráfego interno do porto, desordenamento de uso de instalações portuárias já arrendadas e

⁷⁷ Em *Plano de Desenvolvimento Portuário*, Portobrás, Ministério dos Transportes. 1986. P.A. v.01.002. Op.cit. Aguiar, 2003, p.44.

⁷⁸ Em *Situação atual e tendências futuras do porto de Porto Alegre*. GEIPOT, Ministério dos Transportes, 1985, p.7. Ibid.

⁷⁹ O relatório considera quatro regiões distintas no porto de Porto Alegre: o cais Mauá, que se estende desde a ponta do Gasômetro até a primeira doca; a área das docas propriamente dita; o cais Navegantes, que vai desde o armazém do CESA até a ponte do Rio Guaíba e, finalmente, o cais Marcílio Dias (após a ponte). O cais Mauá e a região das docas correspondem à faixa lindeira ao centro da cidade.

cedidas, interferência de atividades estranhas ao porto dispersadas nas áreas de maior uso atualmente e outras.⁸⁰

Esse relatório sugeria, portanto, de forma explícita, que as atuais instalações do cais Mauá não permitiam melhorias de eficiência operacional. Mas a condição urbana favorável, associada às limitações apontadas, fez com que, ao final, o relatório apontasse uma série de alternativas para a reutilização da faixa portuária central para outros fins – um variado elenco de atividades foi sugerido, visando ampliar o espectro de uso dos armazéns às necessidades da comunidade.

Mesmo considerando tais relatórios um tanto antigos - não há estudos mais recentes sobre o quadro -, Aguiar acreditou que a decadência descrita nesses documentos não tenha sido alterada até o momento. Pelo contrário, está bastante agravada pela escassez de investimento público no setor.

A situação atual do porto e a privilegiada localização da faixa portuária central dão oportunidade àqueles que se ocupam com a questão urbana, de refletir a respeito da reutilização e da reincorporação plena da faixa portuária à vida da cidade. Segundo Aguiar (2003, p.46), essa reflexão é favorável, pois o centro de Porto Alegre vem passando, nos últimos dez anos, por um processo intenso de revitalização. Esse processo deve-se às consagradas experiências feitas no antigo Hotel Majestic – atual Casa de Cultura Mário Quintana -, e da Usina do Gasômetro – atual Centro Cultural do Gasômetro – e outras, fatos que vieram a produzir espaços de uso público de alta qualidade, atraindo pessoas de toda a cidade, de diferentes classes sociais e rompendo, até certo ponto, com a condição de isolamento do interior da península, principalmente no que se refere a locais de diversão, cultura, bares, casas de espetáculos e vida noturna. Segundo Aguiar, “o sucesso desses lugares vem evidenciar que a revitalização de espaços urbanos de qualidade tem o potencial de regenerar seu entorno criando animação, movimento e atividade econômica” – um primeiro passo na restauração da condição de centralidade de uma área

⁸⁰ Em *Situação atual e tendências futuras do porto de Porto Alegre*. Op.cit., p.184. Ibid., p.45.

urbana que se confunde com o nascimento de Porto Alegre, sua parte mais antiga e de forte conteúdo simbólico.

No entanto, sem tirar a importância das intervenções citadas, é na reutilização da faixa portuária que o processo de renovação urbana do centro de Porto Alegre tem sua grande e definitiva oportunidade; tem o potencial de mudar a imagem da cidade através da reintegração de sua área central ao rio. O porte da intervenção urbana requerida para que a área portuária passe a ser parte integrante da área central, viabiliza um amplo programa de renovação urbana que sobrepasse os limites do porto. Esse programa poderá ser estruturado de modo a fortalecer e consolidar o processo de renovação urbana ora em curso na área central e, ao mesmo tempo, gerar recursos para a modernização do porto em localização mais favorável à atividade portuária, conforme recomendam os pareceres técnicos. O desenvolvimento urbano da área portuária tem o potencial de converter-se num abrangente programa de intervenção a ser viabilizado de forma associada pelo poder público, comunidade e empresariado. Em síntese, a reutilização da faixa portuária oferece à cidade de Porto Alegre a oportunidade de gerar espaços onde a qualidade urbana concorrerá para a geração de atividade produtiva, emprego, lazer e, onde for adequado, moradia (AGUIAR, 2003, p. 46).

Para que esses objetivos possam ser alcançados, é fundamental que seja pensada uma cuidadosa estratégia de intervenção que viabilize a integração do rio ao centro da cidade. Ao longo dos últimos anos, diversos obstáculos físicos vieram isolar o porto da área central: a elevação da Avenida Mauá à condição de principal ligação entre o sul e o norte do Estado, seguido da construção do muro de proteção às cheias, da linha do Trensurb – metrô – e, finalmente, da Estação Mercado, tendo, como resultado dessas intervenções, o difícil acesso à área portuária. Embora esteja a poucos metros do centro da cidade, da qual já foi parte integrante e ativa, não existem hoje caminhos que conduzam ao porto, tornando-o um lugar distante.

Há algum tempo, tanto a administração Municipal quanto o governo do Estado passaram a reconhecer a necessidade de revitalizar, de alguma forma, a área portuária. Algumas propostas surgiram, objetivando a implantação de

equipamentos de uso coletivo daquele local, mas em ambos os casos, as propostas são restritas a um estreito escopo programático, territorial e político. Parecem desconhecer a magnitude do tema a ser abordado, ou seja, a reintegração da faixa ribeirinha à cidade, acompanhado de todos os desenvolvimentos físico-espaciais, sócio-econômicos e culturais que tal proposição venha a ter; ao contrário, as propostas são pontuais (AGUIAR, 2003, p.47).

3.4.1 – Propostas

O processo de revitalização dos espaços urbanos é fundamental no desenrolar dos anos vividos pela humanidade. É um processo que diz respeito ao lugar onde todos passamos nossas vidas. Cada intervenção que o homem exerce no espaço físico onde está presente tem importância na vida daqueles que o sucederão no tempo. Os espaços urbanos são como palcos, onde a grande peça da humanidade está presente em cartaz.

Stonehenge e a Pirâmide *high-tech* no museu do Louvre são obras do homem em épocas bastante distintas e estão erigidas para enriquecer a história de sua espécie. Gerações nascem, crescem, envelhecem e morrem. Civilizações florescem, desenvolvem verdadeiros tesouros culturais para depois entrarem em declínio e desaparecerem no nada. O que fica? A matéria fica a cultura fica. A cultura pode ser transmitida para as gerações posteriores graças à forma em que está expressa. Talvez a arquitetura seja a forma mais sólida que o homem encontrou para gravar a sua passagem pela Terra⁸¹.

Desde o início dos anos 90, o centro de Porto Alegre vem sendo objeto de projetos e obras que visavam modifica-lo sensivelmente e devolve-lo à cidade como algo mais que um centro de compras, um centro cultural e histórico.

⁸¹ADOMILLI, Alberto (coord. Equipe técnica), et.al. **Porto dos Casais – Projeto classificado em primeiro lugar no concurso**. Boletim Informativo do IAB/RS. Setembro de 1996, p.6-7. Mensal.

O Cais Mauá constitui um espaço urbano de suma importância para a cidade de Porto Alegre, pela sua identidade arquitetônica, que deve ser integralmente mantida, para que sua função primeira sempre seja evocada, a partir do momento em que não exercer mais atividades portuárias.

Neste sentido, a revitalização da área do Cais Mauá do porto de Porto Alegre é uma tarefa bastante delicada, uma vez que diz respeito a espaços de valor inestimável para a cidade, numa extensão de 1.500 metros no centro da capital gaúcha.

Dentro desse contexto, e confirmado o atual “esvaziamento” do cais do porto de Porto Alegre, buscamos identificar nas duas últimas décadas, discussões, propostas e projetos, propriamente ditos, tanto de órgãos estaduais quanto municipais, para a respectiva área, para que possamos compreender o porquê do atual estado de abandono de uma área com tamanho potencial, e tão freqüentado e amado pela comunidade porto-alegrense em geral.

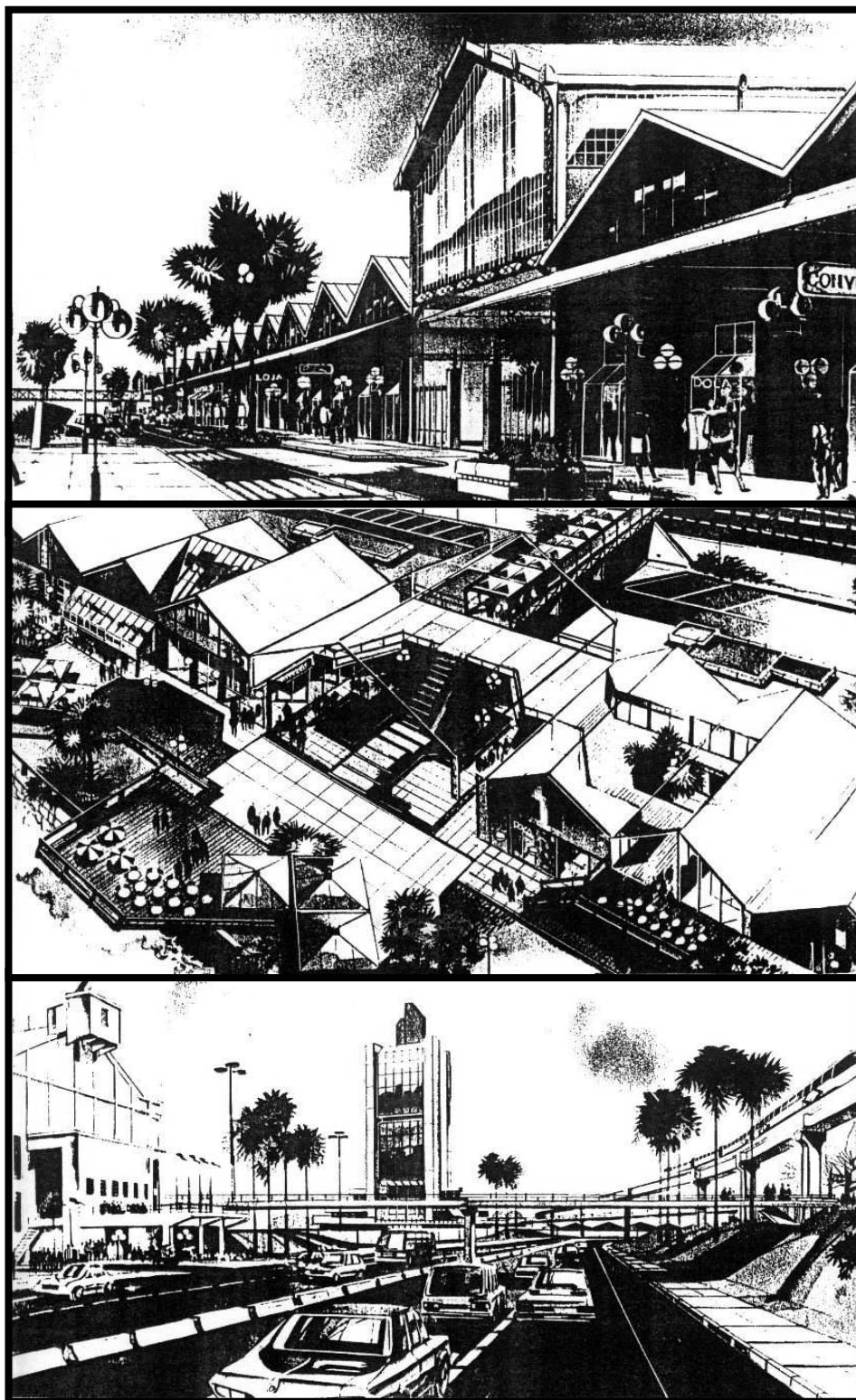
Ao procurarmos informações sobre planos e projetos que haviam sido pensados para solucionar a questão da área, nos deparamos com poucos dados registrados e arquivados, em setores municipais e estaduais. Conseguimos informações mais concretas em arquivos jornalísticos.

3.4.1.1 - Primeiras propostas

As primeiras propostas apresentadas que tem registro a partir de 1988, é além de não terem sido executadas, existem dados sobre as mesmas.

Ferreira (1996, p.36) cita algumas das primeiras propostas discutidas pelo poder público para a área do cais de Porto Alegre. A primeira proposta apresentada foi o **Projeto Cais do Porto**, durante a administração do prefeito Alceu Collares (PDT), em novembro de 1988 ⁸². O trabalho previa o aproveitamento de 1.400 metros dos seis mil metros do cais, onde sete armazéns seriam transformados em lojas e empreendimentos turísticos, com a construção de um Centro de Convenções e um hotel de luxo. O complexo seria ligado a pontos tradicionais da cidade, como a Praça da Alfândega, por passarelas.

⁸² Gestão Municipal no período de 1985-1988.



Ilust. 60-62 - Perspectivas do Projeto Cais do Porto, de 1988.
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre – SMOV.

Segundo o autor, em maio de 1990, foi à vez dos vereadores se manifestarem. Os parlamentares entregaram ao então governador Synval Guazzelli⁸³ (PMDB), um **Projeto de Urbanização do Cais**. O investimento chegava a U\$ 60 milhões, utilizando a área entre os armazéns do cais e o muro da Mauá para lazer e comércio. O governador teve interesse pelo projeto e determinou que o seu secretário dos Transportes, Waldir Wagner, examinasse o assunto. Mas, nada foi feito.

Em abril de 1991, a ação foi conjunta, afirma Pereira. A prefeitura de Porto Alegre, na gestão Olívio Dutra⁸⁴ (PT), criou o **Anteprojeto Caminho do Porto**, que teve adesão imediata do governador Alceu Collares (PDT)⁸⁵. O anteprojeto previa a reciclagem de 400 metros da área do porto, transformando os cinco armazéns situados à direita do pórtico central, onde seriam instalados um restaurante turístico e outro popular, uma escola de alfabetização para jovens e adultos, um museu da memória portuária e a recuperação da estação hidroviária para o turismo. Seriam realizados, também, no local, shows e apresentações teatrais⁸⁶. Ainda em 1991, no mês de maio, o, então, coordenador especial de Projetos Culturais do governador Alceu Collares, Luiz de Miranda, pretendia construir a **Casa da América Latina** na área do porto, com o objetivo de transformar a área num ponto de união entre o rio e a cidade, criando um local de apoio cultural, a exemplo do Mercado Del Puerto, em Montevideu, e do Píer 17, em Nova York. Não passaram de idéias.

Segundo Ferreira, município e Estado uniram-se mais uma vez, em dezembro de 1992, com um novo projeto, um **Terminal de Transporte Urbano** na área do porto. O prefeito Tarso Genro⁸⁷ (PT) e o governador Alceu Collares (PDT) assinaram um protocolo de intenções para a elaboração de um projeto conjunto, prevendo a transferência dos terminais de 15 linhas de ônibus do Centro para a área do porto. As linhas com origem/destino nas praças Rui Barbosa e Parobé seriam deslocadas para o outro lado do Muro da Mauá,

⁸³ Gestão Estadual no período de 1987-1990.

⁸⁴ Gestão Municipal no período de 1989-1992.

⁸⁵ Gestão Estadual no período de 1991-1994.

⁸⁶ *Novo Estudo para revitalizar porto*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 10. Ago.1999, Geral, p.33.

⁸⁷ Gestão Municipal no período de 1993-1996.

ocupando os oito quilômetros de cais. O objetivo era liberar a área do cais para o tráfego de veículos e instalar terminais de ônibus no local. Noventa dias depois, a prefeitura chegou a entregar a documentação necessária ao governador. O plano deveria ter sido concretizado até julho de 1993, mas não foi adiante.

Em 1994, segundo Fayet (1996, p.19), com a extinção do DNOS, coube ao Departamento de Esgotos Pluviais (DEP) da Prefeitura de Porto Alegre⁸⁸, promover o **Concurso Público Nacional de Idéias Muro da Mauá** e tratamento de água adjacente à Usina do Gasômetro, organizado pelo IAB/RS. Três projetos foram premiados. O projeto vencedor previa uma passarela sobre o Muro da Mauá: ao longo do percurso seriam colocados vários mirantes nos pontos de visão entre os galpões do cais do porto. Três praças nasceriam junto à Usina do Gasômetro – uma em nível elevado, outra no nível da rua e a terceira junto ao rio. Também, não chegaram à execução.

Também segundo Ferreira, em maio de 1995, o então Secretário Estadual dos Transportes, Guilherme Sociais Villela⁸⁹, anunciou o plano de revitalizar uma área de 2,3 mil metros quadrados do porto, composta pelo pórtico e por dois conjuntos de armazéns – A e B - área tombada pelo patrimônio histórico nacional. A idéia era transformar o local em **Centro Gastronômico e Cultural do Cais do Porto**. Nada foi feito.

Depois de tantas iniciativas frustradas, o reaproveitamento da área passou a ser encarado de forma diferente, ao menos na teoria.

3.4.1.2 - Concurso Nacional Porto dos Casais

Com toda certeza, entre todas as propostas, o mais amplo, detalhado e discutido projeto para a área do cais Mauá foi o **Concurso Nacional Porto dos Casais**, lançado pelo governador Antônio Britto (PMDB), em março de 1996.

O Concurso Porto dos Casais, organizado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB/RS), teve seu edital lançado no dia 26 de março de 1996. Em uma primeira etapa, foram escolhidos os três melhores anteprojetos entre os 39

⁸⁸ Gestão de Tarso Genro (PT).

⁸⁹ Governo Antônio Britto – 1995-1998.

concorrentes inscritos, os quais passariam por uma audiência pública⁹⁰, na qual seus autores defenderiam os respectivos projetos. O autor do projeto vencedor, que seria divulgado no dia 16 de agosto, teria que desenvolver o Projeto Executivo Completo dos Armazéns A e B e Pórtico Central, prevendo a instalação, dentro do porto, de um complexo de turismo e lazer, de casas noturnas, *shopping centers*, dois hotéis, um prédio comercial de alta tecnologia, bares e restaurantes, marinas e teatro.

De acordo com Brum (1996, p. 67), a escolha do projeto foi feita por uma Comissão Julgadora formada por sete arquitetos: um indicado pelo Ministério dos Transportes, dois pela secretaria de Transportes e quatro pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB). A Comissão Organizadora do concurso, presidida pelo secretário dos Transportes, Guilherme Vilella⁹¹, definiu o cronograma do concurso e estabeleceu como regras básicas as legislações de patrimônio artístico e cultural do cais, que pretendiam preservar o visual e o entorno da Usina do Gasômetro, marco referencial de Porto Alegre.

O vencedor do concurso foi a equipe formada por Alberto Adomilli, Daniela Coberllini, Felipe Pacheco, Patrícia Moura e Eduardo Neves, que apresentou uma solução com animação 24 horas para o Porto dos Casais. O projeto previa boates, *shoppings*, restaurantes panorâmicos, marinas, heliportos e hotéis - a idéia era de que a qualquer hora do dia e da noite uma parte do cais estivesse acordada. Ou que as pessoas pudessem passar o dia e a noite dentro do novo porto sempre mudando de cenário e de opções.

⁹⁰ Durante à tarde do dia 04 de julho de 1996, no auditório do prédio da Secretaria Estadual dos Transportes, aconteceu à audiência pública para que as três equipes vencedoras da primeira etapa do concurso Porto dos Casais defendessem suas propostas para a mudança do cais do porto, onde os concorrentes foram questionados pela comunidade.

A audiência pública, que contou com a participação de cerca de 200 pessoas, foi a única oportunidade que a comunidade teve para conhecer e discutir os projetos classificados. Durante o debate, a parte urbanística foi pouco lembrada pelo auditório, composto basicamente por técnicos da área de arquitetura e engenharia. A maioria preferiu concentrar todas as atenções no polêmico Muro da Mauá.

⁹¹ Secretário dos Transportes do governo Antônio Britto, 1995-1998.

Com o resultado, os vencedores terão a responsabilidade de dar vida ao porto da Capital e de apresentar uma solução para o Muro da Mauá, hoje uma barreira entre o Rio Guaíba e a Cidade⁹².

A concepção espacial do projeto foi definida a partir de três elementos: a permanência da identidade arquitetônica, a integração do cais com a cidade e a determinação de conexões urbanas com equipamentos históricos. A elaboração do programa de necessidades partiu da substituição das atividades portuárias e visou a implantação de equipamentos de lazer, entretenimento e comércio que mantivessem a dinâmica 24 horas por dia, estabelecendo espaços democráticos, utilizados por pessoas de todas as faixas etárias⁹³.

Segundo Adomilli ⁹⁴, o porto seria dividido em oito ilhas de negócios, com revitalização da área e sua reintegração com o centro da cidade.

O projeto previa um terminal hidro-rodoviário numa ponta e um conjunto de casas noturnas na outra. O prédio do Deprc se transformaria em hotel três estrelas e um luxuoso cinco estrelas seria construído nas proximidades do Gasômetro. Um armazém viraria shopping de móveis e decoração e outros quatro se transformariam no Parque das Etnias e do Mercosul. Seriam construídos três prédios para escritórios turísticos e de representação do Mercosul e um shopping no meio de lagos e marinas.

O hotel cinco estrelas, com volumetria de navio, teria 300 apartamentos, marina própria, centro de convenções, restaurante panorâmico e heliporto. Na ponta da Cadeia, um caminho cercado de faroletes levaria até um farol e uma boate com restaurante. E também o Parque das Águas, onde irregularidades da orla seriam aproveitadas para a criação de lagos e marinas públicas, com tobogãs, pedalinhos e *jet-skys*. Nesta área seriam construídos o prédio da Ospa, Clube e Escola Náutica e o *Shopping* do Lago, com dois pavimentos,

⁹² **Jornal Zero Hora, Porto Alegre, 17 ago. 1996, Geral, p.38.**

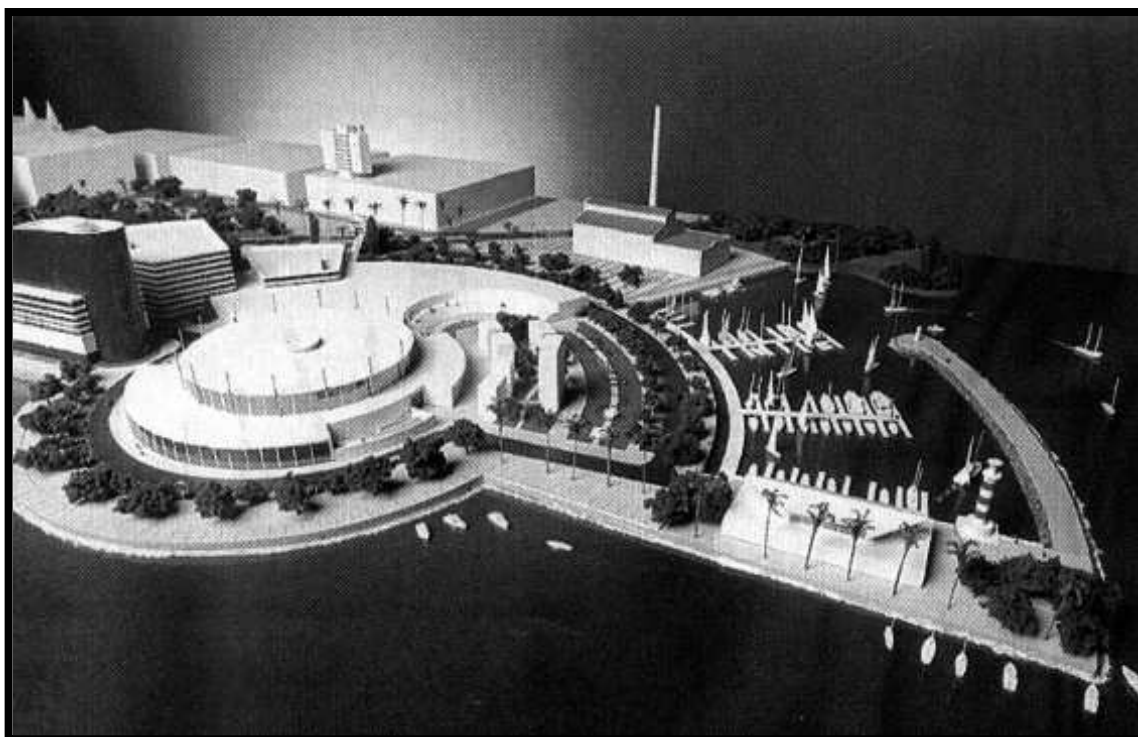
⁹³ *Projeto para a faixa portuária de Porto Alegre integra a cidade ao rio Guaíba. Revista Projeto/Design.* São Paulo: Arco, n. 213 (out. 1997), p.82-83.

⁹⁴ *Escolhido projeto para o novo Cais.* Idem.

estacionamento no primeiro e pequenas lojas, cafés, restaurantes, salas de cinema, vídeo, jogos e concertos no segundo ⁹⁵.

A Avenida Mauá se transformaria numa avenida-parque com 5 mil árvores e quatro pistas – duas rápidas, no centro, e duas lentas, nas laterais.

O destaque do projeto estava, porém, na alternativa apresentada para a derrubada do muro. Cairia o muro da Mauá e, ao longo do cais, na beira do rio, seria construída uma ciclovia com 380 placas de concreto. Em caso de enchente, cada placa de três metros de altura seria erguida por um *munck* (caminhão com braços pneumáticos) e encaixada em calhas já existentes, formando um novo muro⁹⁶. A equipe considerava que a solução garantiria a mesma proteção do muro, sem servir de obstáculo visual e com a vantagem de proteger todo o empreendimento do novo cais por estar alinhada na beira do rio.

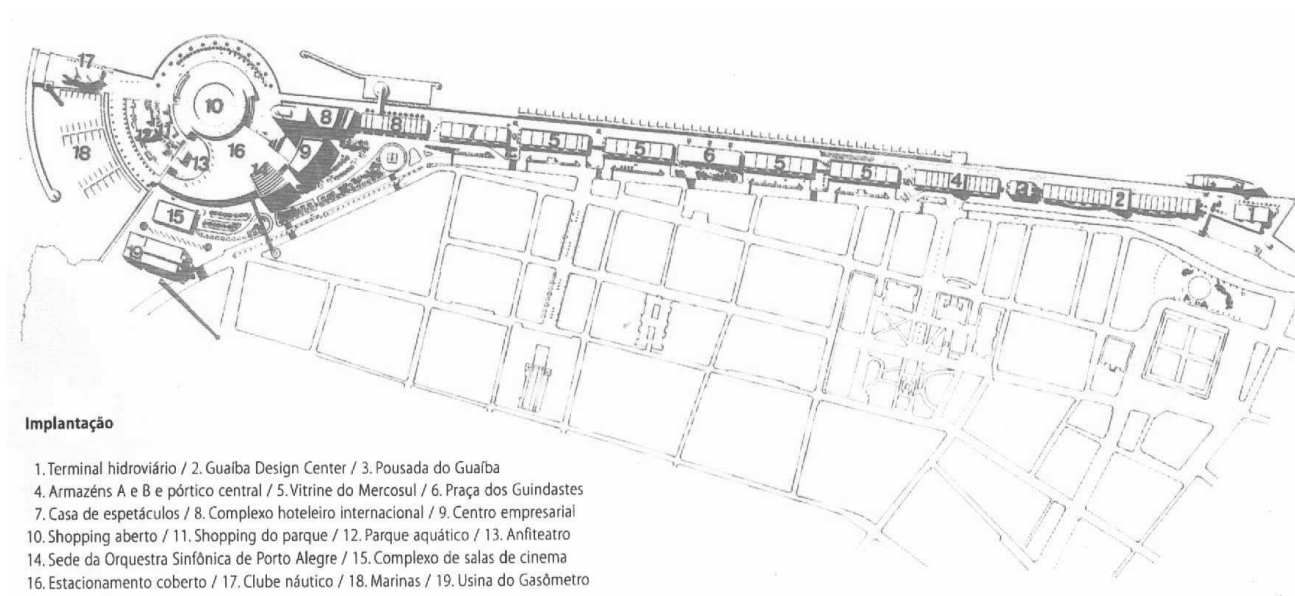


Ilust. 63 - Foto da Maquete do Projeto Porto dos Casais – 1996.

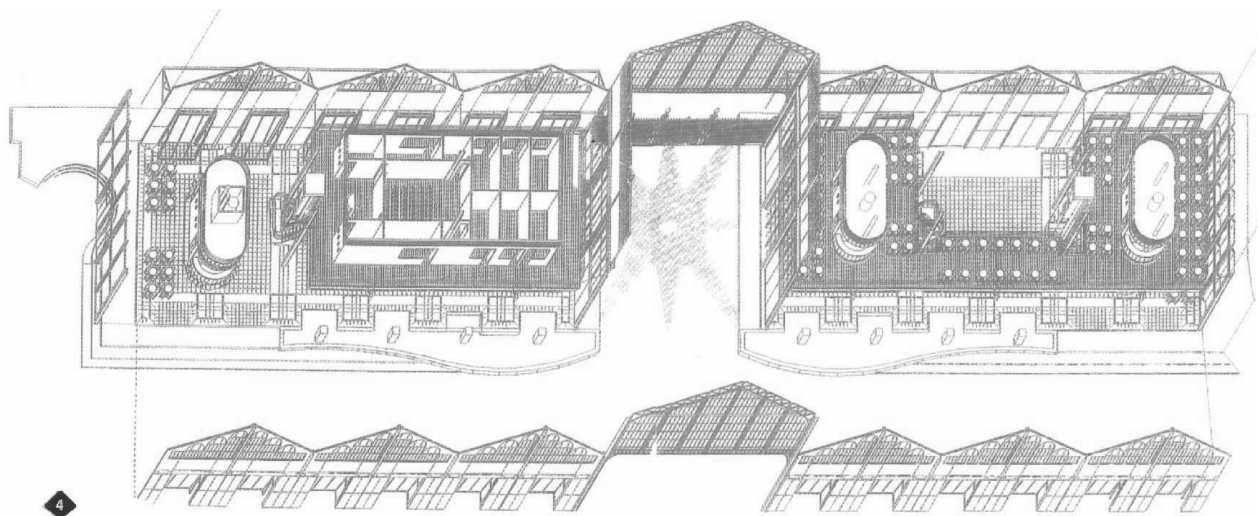
Fonte: Revista Dito & Feito.

⁹⁵ MACIEL, Leandro e GONDA, Fernando. *Os projetos que concorrem para o porto da Capital*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 04 jul.1996, Geral, p.67-69.

⁹⁶ As placas seriam vedadas entre si com juntas especiais de borracha e presas com parafusos especiais aos pilares de iluminação. O cálculo era de que, com apenas um caminhão, as placas poderiam ser erguidas em 12 horas.



Ilust. 64 - Implantação do Projeto Porto dos Casais. Fonte: Revista Projeto e Design.



Ilust. 65 - Detalhes dos Armazéns A e B. Fonte: Revista Projeto e Design.

O embarque e desembarque de cargas seriam deslocados para um novo porto, a ser estruturado nos terminais Navegantes e Marcílio Dias, conforme autorização do governador Antônio Britto. De acordo com o secretário de Transportes, Guilherme Socias Villela, o novo terminal teria três quilômetros de extensão e estaria apto a garantir a manutenção da atividade econômica no Estado por intermédio do porto da Capital. Uma área de 35 mil metros

quadrados no novo terminal comportaria o transporte de grandes volumes de carga em contêineres, diferente do que ocorre atualmente ⁹⁷.

A escolha do vencedor do concurso garantia a execução de obras de remodelação dos tombados armazéns A e B, onde o projeto previa a instalação de áreas de lazer, de cultura e de comércio. A partir do contrato com a Secretaria dos Transportes, a equipe teria 120 dias para detalhar o projeto de remodelação. Neste período, a secretaria deveria abrir a licitação para entregar à iniciativa privada a exploração dos dois armazéns (MACIEL E GONDA, 1996, p.67-69).

Na época, Guilherme Villela previa a execução total do projeto até o ano de 2001. Ainda em 1996, deveriam 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 seria privado e caberia, portanto, à iniciativa privada implantar o projeto e, em troca, ter a exploração da área por 25 anos. Os recursos decorrentes do arrendamento deveriam financiar a instalação de um novo e moderno porto de navios, no Cais Navegantes, entre a estação do Trensurb e a ponte do Guaíba (BRUM, 1996, p. 68) ⁹⁸. O único investimento do governo do Estado seria a construção do prédio da Orquestra Sinfônica de Porto Alegre (Ospa), com localização prevista nas proximidades da Usina do Gasômetro, obras que deveriam começar em 1997 (FERREIRA, 1996, p.36).

Porém, várias discussões em torno da execução do projeto Porto dos Casais iniciaram em março de 1997, quando a prefeitura de Porto Alegre candidatou-se a assumir a administração do porto da capital do Rio Grande do Sul.

⁹⁷ ASSINADO contrato para a urbanização do cais – Obras de remodelação do porto da capital começam em 1997. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 24 ago. 1996, Geral, p.34.

⁹⁸ Todas as obras seriam executadas pela iniciativa privada. O investimento de todo o Porto dos Casais estava calculado em R\$ 104 milhões, e a área teria um único arrendatário – uma empresa ou um consórcio de empresas – que exploraria o local por 25 anos, com possibilidade de renovação por mais 25. No final desse período, os bens imóveis seriam revertidos ao governo. Para poder subarrendar os locais, o vencedor da licitação pagaria ao Estado no mínimo R\$ 5 milhões por ano. Ganharia a licitação quem oferecesse mais.

A concessão do porto da Capital pertencia ao Departamento de Portos, Rios e Canais (Deprc), autarquia subordinada à Secretaria Estadual dos Transportes, que vigorava até março de 1998. A concessão do Deprc havia vencido no governo Alceu Collares e, nos dois anos seguintes (1995-1997), vinha sendo renovada automaticamente por períodos curtos, de 30 a 60 dias. A concessão definitiva deveria ser de 30 anos, segundo o Ministro dos Transportes, Alcides Saldanha⁹⁹. Para conseguir a concessão, a prefeitura pretendia se valer da legislação portuária, que dá preferência aos municípios na administração dos portos do país.

O projeto do Executivo municipal era assumir o gerenciamento do porto e passar a operação à iniciativa privada. Os empresários que viessem a assumir as atividades de embarque e desembarque de cargas ficariam responsáveis pelos investimentos para a modernização dos equipamentos.

Mas o Ministro dos Transportes, Alcides Saldanha, acabou por transferir ao Estado, no dia 20 de março de 1997, a administração dos portos de Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas e Cachoeira do Sul, controlados, até então, pelo governo federal. O documento delegava ao Estado a responsabilidade sobre os portos, por 25 anos, até 2022 (BARRIONUEVO, 1997, p.10).

Com a transferência, o governo do Estado poderia começar a implantar o projeto Porto dos Casais. A prefeitura já havia liberado o aval para construção do teatro da Ospa. E o secretário José Otávio revelou, na época que os entendimentos para a construção do hotel e do *shopping* estavam bem-encaminhados com a prefeitura.

Segundo Ertel (1997b, p.30), durante os cinco meses que antecederam o mês de setembro de 1997, “a novela” que envolveu o projeto Porto dos Casais tinha sido pauta de reuniões nervosas entre técnicos do governo do Estado e da Prefeitura de Porto Alegre. Segundo a autora, o projeto foi submetido ao aval do Conselho de Autoridade Portuária, que garantiu apoio à proposta – desde que o governo apresentasse o estudo de viabilidade do traslado das operações do Cais Mauá para o Navegantes. Para elaborar este estudo foi lançado, no dia 08 de agosto de 1997, um edital de licitação pública;

⁹⁹ Ministro do Presidente da República Fernando Henrique Cardoso – Gestão 1995-1998.

e outro, para elaboração do estudo de impacto ambiental do projeto. Este último item era um dos principais nós nas negociações entre os palácios Piratini e Açorianos¹⁰⁰.

Depois de encalhado durante meses por causa de amarras nas negociações entre a Prefeitura de Porto Alegre e o governo do Estado, o projeto Porto dos Casais deveria ser acelerado em 1998. O governo gaúcho programou para fevereiro a audiência pública de avaliação do projeto, a fim de colocar na rua, no início de março, os editais de concorrência para arrendamento das instalações da área (ERTEL, 1998a, p.18).

Porém, “em meio a um clima de extrema tensão nas relações políticas, provocado pela disputa em ano eleitoral, o governo do Estado e a prefeitura de Porto Alegre”, em março de 1998, o secretário estadual de Coordenação e Planejamento, João Carlos Brum Torres¹⁰¹, e o secretário municipal da Fazenda, Arno Augustin, assinaram o acerto de contas entre Estado e prefeitura. O acordo pôs fim a pendengas administrativas que atravessaram décadas e uma dezena de governos sem perspectiva de solução (BARRIONUEVO, 1998b, p.10).

Segundo ele, João Carlos Brum Torres conseguiu negociar, na ocasião, o início das obras do Porto dos Casais, que começava a se arrastar na disputa política. Estado e município fariam a gestão do Porto de Porto Alegre, numa administração compartilhada, através de um órgão criado para suceder ao atual Deprc. As operações portuárias seriam feitas a partir do cais Marcílio Dias e Navegantes, liberando o início do projeto. Também haviam sido acertados os parâmetros básicos da urbanística e a troca da área onde se localizava o DMLU - Departamento Municipal de Limpeza Urbana, que estava dentro da área prevista para a implantação do Porto dos Casais, e acabou sendo transferido para um terreno no Centro, pertencente à Companhia Estadual de Energia Elétrica (CEEE).

Kleine (1998, p.46) afirmava que, mesmo envolvido por amarras burocráticas e discussões urbanísticas, o megaprojeto Porto dos Casais iria sair da gaveta. Até aquele momento, o projeto do Porto dos Casais já havia

¹⁰⁰ Palácio dos Açorianos se refere à Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

¹⁰¹ Gestão Antônio Britto.

passado por diversos processos de estudo, que demandaram tempo e licitações. Primeiro, um concurso para escolha do projeto. Depois, estudos de viabilidade econômica, de impacto ambiental e da transferência das atividades do porto para os terminais Navegantes e Marcílio Dias.

“Outra novela cujo último capítulo ainda não foi ao ar, é co-estrelada pela prefeitura da Capital. O Estudo de Viabilidade Urbanística (EVU), necessário para implantação do complexo, está sendo avaliado pela administração desde o final de 1996”. Vários impasses entre os técnicos estaduais e municipais a respeito de detalhes do plano diretor do projeto atrasaram o andamento do processo. A principal discussão teria sido sobre a altura dos prédios, consenso alcançado somente em 1998, com a redução dos prédios maiores. Mas as discussões ainda não haviam terminado (KLEINE, 1998, p.46).

“A proposta ainda não está aprovada”, afirmava, na época, o secretário municipal de Planejamento, Newton Burmeister. A prefeitura alegava falta de informações sobre o acesso ao local, a transferência do porto para outra área e o impacto ambiental que o projeto vai causar para autorizar o EVU.

Portanto, o que faltava para que o projeto saísse do papel, na época, era o lançamento do edital de arrendamento dos armazéns do cais central do porto, previsto para poucos dias depois; a assinatura oficial do acordo entre a prefeitura e o governo do Estado; o término do trâmite do processo de autorização na prefeitura de Porto Alegre; e a aprovação da Câmara de Vereadores da lei regulamentando a área, de acordo com o plano diretor da cidade.

Em abril de 1998, o governo do Estado deu mais um passo para a implantação do Projeto Porto dos Casais. O governador Antônio Britto assinou o edital de pré-qualificação das empresas e dos consórcios interessados em executar a obra ¹⁰².

No mês seguinte, o então secretário dos Transportes, Flávio Vaz Netto¹⁰³, encaminhou o Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto

¹⁰² *Editais anunciam obras na Capital. Jornal Zero Hora, Porto Alegre, 22 abr. 1998, Geral, p.49.*

¹⁰³ Secretário substituto, durante um período, de José Otávio Germano. Gestão Antônio Britto (1995-1998).

Ambiental (EIA/RIMA), realizado pela empresa Beck de Souza Engenharia Ltda., para a Fepam, iniciando-se o processo de licenciamento. No dia 20 de maio, Vaz Netto teve audiência marcada no plenário da Câmara de Vereadores da Capital, onde prestou esclarecimentos e pediu apoio ao projeto. Afinal, o Porto dos Casais precisava da aprovação do Legislativo municipal (ERTEL, 1998c, p.20).

O governo do Estado publicou, no dia 18 de novembro de 1998, o edital da segunda etapa de licitação pública para concessão do empreendimento. Os grupos classificados na primeira fase apresentavam suas propostas financeiras para o arrendamento da área por um período de 25 anos. Cinco grupos estavam na disputa pelo projeto: Andrade Gutierrez, Construcap, Edel, Habitasul e o consórcio Oyster/Triunfo Engenharia.

“O projeto Porto dos Casais é um dos muitos sonhos de muitos anos que vem esbarrando, lamentavelmente, em enormes resistências políticas e administrativas”, afirmava Schirmer (1999, p.17). O projeto acabava de sofrer mais um adiamento: o governo do Estado suspendeu a licitação para a qual havia se habilitado cinco concorrentes. Decidida a suspensão, foi criada uma comissão, com a participação da prefeitura da Capital para, segundo um de seus integrantes, “discutir com a sociedade o projeto para melhor utilização do cais”.

Com Tarso Genro na prefeitura, o Porto dos Casais teve os primeiros problemas, mas a altura prevista para o hotel foi reduzida e o projeto pode seguir adiante. Foi então que surgiu um obstáculo intransponível: a partir do ensarilhar de armas entre Britto no Piratini e o PT no paço municipal, a prefeitura passou a obstaculizar tudo que se referisse ao Porto dos Casais, que poderia se tornar grande trunfo eleitoral ao governador. Exemplo escarrado disso foi o engavetamento do processo de construção do novo Teatro da Ospa, que integrava o Porto dos Casais.

Pois para surpresa nossa, agora que a Administração Popular não tem mais motivos para obstaculizar uma obra que passará

a ser do Governo Popular e Democrático¹⁰⁴, eis senão quando este governo se apressa em parar, mais uma vez, o sonho de tornar o cais do Porto da Mauá um cartão de visitas da capital gaúcha. (SCHIRMER, 1999, p.17).

Em 1999, o empreendimento do cais do porto Mauá, “foi colocado em banho-maria pelo novo governo do Estado e pela prefeitura, ambas do Partido dos Trabalhadores, que discordavam de vários tópicos do projeto original”. Depois da suspensão da concorrência pública, a evolução da proposta passou a depender de novos estudos – particularmente, sobre a transferência das operações portuárias do cais Mauá para o Navegantes. Segundo o secretário do Planejamento do município, Newton Burmeister¹⁰⁵, o Porto dos Casais deverá passar por ajustes para voltar a seguir seu curso (ERTEL, 1999, p.26).

Com o projeto Porto dos Casais totalmente paralisado, tornou-se importante, ainda, analisarmos a opinião de algumas pessoas ligadas ao processo.

Segundo Burmeister¹⁰⁶ (1999, p.13), o porto de Porto Alegre sempre teve marcante presença no desenvolvimento sócio-econômico da Capital e, através do tempo, foi se moldando ou sofrendo transformações decorrentes das modificações estratégicas de transporte por água ocorrida nas últimas décadas. “Hoje, retoma-se a discussão sobre o que fazer com ele, a partir do Projeto Porto dos Casais, no meu ponto de vista muito mais utilizado como matéria de mídia do que propriamente uma solução viável para sua revitalização”.

O projeto, decorrente de um concurso público, apresenta-se como um plano piloto para o porto, Cais Mauá, com estudos de volumetria e utilização dos armazéns, reciclados com atividades não completamente consolidadas. Junto à Usina, na ponta do Gasômetro, em áreas de manutenção do Deprc, previu-se um aterro de 100 mil metros cúbicos,

¹⁰⁴ Assumiu em janeiro de 1999, o Governo do Estado, Olívio Dutra do Partido dos Trabalhadores (1999-2002).

¹⁰⁵ Secretário Municipal de Planejamento, na gestão de Raul Pont (1997-2000).

¹⁰⁶ Arquiteto e Secretário do Planejamento Municipal de Porto Alegre, na gestão de Raul Pont (1997-2000).

cujos impactos ambientais não foram e não estão suficientemente esclarecidos. As funções previstas neste aterro, marina, hotel cinco estrelas (que privatiza a orla), shopping, centro empresarial e teatro, polarizam de tal forma aquela área, que a questão da acessibilidade, não abordada no projeto, é identificada como um dos pontos impactantes em uma estrutura urbana já saturada (Burmeister, 1999, p.13).

O ex-secretário dos Transportes Guilherme Socias Villela, que participou do governo Britto, identifica as dificuldades como de motivação pública: “É ideológico. O atual governo não quer fazer concessões à iniciativa privada” (MENDONÇA, 2000, p.06).

Também, segundo Mendonça, o atual secretário municipal de Planejamento, Newton Burmeister, prefere explicar a rejeição ao Projeto do Porto dos Casais com motivos técnicos. Para ele, os laudos apresentados pela Beck e Souza - Relatório de Impacto Ambiental -, pela Ecoplan – transferência da atividade portuária -, e pelo Encop - responsável pelas alterações viárias, no final do governo Britto -, eram superficiais por não detalharem suficientemente as consequências de um megaprojeto como o Porto dos Casais de Adomilli. Seriam três pontos críticos: o volume de aterro previsto (inicialmente de 100 mil metros cúbicos), especialmente na ponta do Deprc, a necessidade de obras viárias – alargamento de ruas, acessos e estacionamentos -, além da viabilidade econômica da transferência das atividades portuárias para outro local (MENDONÇA, 2000, p.06).

Sérgio Zimmermann, secretário-executivo do Comitê de Implantação do Complexo Porto dos Casais, criado em junho de 1997, e extinto quando Olívio Dutra assumiu o governo, lembra que os estudos sobre acessibilidade, transferência de operações e aterro foram entregues às secretarias do Planejamento e dos Transportes da prefeitura em agosto de 1998. Dois meses depois, o Relatório do Impacto Ambiental (Rima) foi entregue à Fundação Estadual de Proteção Ambiental (Fepam), mas a audiência pública para discutir o laudo foi marcada, segundo Zimmermann, em razão do clima eleitoral (MENDONÇA, 2000, p.06).

Burmeister admite que o Porto dos Casais “cativa pela imagem”, mas distingue intenção e realidade: “Uma coisa é a fotografia, outra é a forma como

se vive dentro dela. A execução do projeto poderia trazer conseqüências irreparáveis para o canal de navegação e o ecossistema do Guaíba. Além disso, entre o Armazém B3 e a Usina temos equipamentos caríssimos, que não podem ser desprezados”. Um estudo sobre a função do porto deveria ter precedido o concurso (MENDONÇA, 2000, p.06).

O arquiteto Alberto Adomilli, autor do projeto Porto dos Casais, não entende porque o seu projeto fez tanto tumultuo:

“Baixamos dois andares do hotel, retiramos dois cinemas que seriam construídos perto da Usina, diminuimos o volume de aterro, sem maiores problemas. O difícil é aceitar que um projeto concursado seja descartado sem maiores explicações. Nunca fui comunicado de nada, nem pela prefeitura nem pelo Estado” (MENDONÇA, 2000, p.06).

Para Adomilli, arrendamentos financiariam a transferência do cais. E contesta as dificuldades econômicas que seriam causadas pela transferência do cais Mauá. Segundo ele, a execução do Porto dos Casais não custaria nada ao Estado, ao contrário – a área seria arrendada, gerando 6 mil empregos e uma receita mensal de R\$ 500 mil, que serviria para viabilizar a transferência do cais Mauá para o cais Navegantes (situado entre a rodoviária e a doca turística). Ele argumenta que, se o projeto não fosse exequível, não teria despertado o interesse de cinco grandes grupos que se habilitaram para a licitação de arrendamento dos armazéns do porto (MENDONÇA, 2000, p.06).

Segundo Mendonça, até 2000, o projeto Porto dos Casais já havia custado mais de R\$ 603 mil ao contribuinte – o IAB recebeu R\$ 88 mil pela organização do concurso, o escritório de Adomilli outros R\$ 67,5 mil pela vitória no concurso, e o resto foi empregado nos laudos, ainda durante o governo Britto. Além disso, em agosto, o Estado repassou à prefeitura R\$ 76 mil para a contratação da Labtec.

O projeto foi “engavetado”.

3.4.1.3 – Área de Lazer do Cais do Porto

A primeira reunião para discutir a revitalização do porto de Porto Alegre, sob comando da administração estadual do Partido dos Trabalhadores, ocorreu no dia 17 de maio de 1999, na Secretaria Estadual dos Transportes. Durante o

encontro, representantes das secretarias estaduais dos Transportes, do Turismo, do Planejamento, da Cultura, da Secretaria-geral, da Superintendência de Portos e Hidrovias e da prefeitura municipal deram início às discussões do Grupo de Trabalho instituído no final de abril pelo governo estadual por meio de um decreto. A função do grupo seria debater e apontar os projetos viáveis para revitalizar a área do porto.

O diretor-geral da Secretaria Estadual dos Transportes, José Eurides de Moraes¹⁰⁷, coordenou o grupo de trabalho criado para estudar a revitalização do porto da Capital. Reuniões e encontros semanais que resultaram em um relatório final, entregue no dia 30 de julho de 1999, no qual eram tratadas questões sociais e políticas que envolviam a revitalização do porto:

O projeto Porto dos Casais, idealizado pelo governo anterior¹⁰⁸, sofrerá modificações. Nós estamos buscando alternativas para esse projeto, já que ele é praticamente inviável, não tem aprovação da Fepam e afeta o Plano Diretor de Porto Alegre, explica Moraes, afirmando que as questões envolvendo o porto serão amplamente discutidas com a comunidade¹⁰⁹.

Conforme o secretário Estadual de Transportes, Beto Albuquerque, até o final de julho o projeto deveria estar pronto. Algumas das possibilidades seria a utilização do espaço para construção de um estúdio de cinema, a criação de um parque náutico ou ainda de um espaço comercial, com bares e restaurantes. Também deveria ser estudada a viabilidade econômica do porto. A possibilidade de derrubar o muro da Mauá não estava descartada.

O secretário afirmou, também, que o projeto de revitalização que estava sendo elaborado pelas secretarias, em parceria com a prefeitura, deveria substituir o antigo projeto do Porto dos Casais, avaliado por ele como problemático, já que não levava em conta a questão do município. A proposta do governo é que a prefeitura da Capital participasse, além das discussões,

¹⁰⁷ Gestão do governador Olívio Dutra – PT - (1999-2002).

¹⁰⁸ Governo Estadual de Antônio Britto – PMDB – durante o período de 1995 a 1998.

¹⁰⁹ DERRUBADA do muro volta à pauta. **Jornal Correio do Povo**, Porto Alegre, 18 maio 1999, p. 13.

com recursos. A ajuda do município viria de verbas provenientes do orçamento do departamento do Patrimônio Histórico e Cultural, destinadas às reformas de armazéns e do pórtico¹¹⁰.

No dia 11 de junho de 1999, a prefeitura e o governo do Estado¹¹¹ assinaram um termo oficializando a permissão do uso de uma parte da área do Cais do Porto, onde estavam localizadas as oficinas do antigo Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (Deprc). O acordo possibilitaria ao município revitalizar o local, transformando-o em espaço de lazer, turismo, cultura, e animação pública. A área, com 20 mil metros quadrados, estava desativada e em processo de deteriorização, causando despesas à Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH), que não tinha interesse em utilizá-la para operações portuárias. Também estavam previstas parcerias com a iniciativa privada para a restauração das grandes oficinas, que poderiam se tornar centro de gastronomia e de eventos, e para o restabelecimento do trapiche e do acesso de embarcações turísticas existentes na área. Uma das cláusulas previstas no termo de permissão de uso garantia a construção do Teatro da Ospa.

No dia 10 de agosto de 1999, o governo do Estado e a prefeitura de Porto Alegre formalizaram a contratação de uma consultoria para verificar a viabilidade econômica de transformar parte do porto da Capital numa área de lazer. Caso a análise comprovasse a compatibilidade das ações comerciais e industriais na área portuária, a população seria convidada a opinar sobre a implantação de bares, cinemas, museus e outras iniciativas do gênero¹¹².

¹¹⁰ GOVERNO prepara novo projeto para revitalização do porto. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 18 mai. 1999, Geral, p.39.

¹¹¹ Prefeito Raul Pont (1997-2000) e Governador Olívio Dutra (1999-2002), ambos do Partido dos Trabalhadores – PT.

¹¹² Novo estudo para revitalizar porto. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 10 ago. 1999, Geral, p.33.



Ilust. 66 - Planos para a área do Deprec - as áreas tracejadas seriam os prédios a serem demolidos. Fonte: Jornal Zero Hora.

Segundo o artigo, o convênio foi firmado na sede da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH), no próprio porto. O Governador Olívio Dutra¹¹³ repassou ao prefeito de Porto Alegre, Raul Pont, uma verba de R\$ 76 mil para financiar o estudo, realizado pela Fundação Universitária José Bonifácio, vinculada à Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)¹¹⁴. Entre os consultores escolhidos estava o espanhol Juan Alemany Livera, doutor em Economia Urbana pela Universidade de Barcelona e um dos idealizadores do *Puerto Madero*, de Buenos Aires. As conclusões do estudo deveriam ser entregues em fevereiro de 2000.

A comissão suspendeu o projeto Porto dos Casais, planejado no governo Antônio Britto¹¹⁵. Porém, não foi descartada a adoção de elementos

¹¹³ Gestão de Governo de 1999 a 2002.

¹¹⁴ A escolha ocorreu sem licitação, conforme o governo estadual, porque os profissionais escolhidos têm notório saber sobre o tema.

¹¹⁵ Gestão de Governo de 1995 a 1998.

previstos nesse plano, bem como itens de projetos mais antigos idealizados pelos ex-prefeitos Olívio Dutra e Tarso Genro¹¹⁶.

A comissão recomendou a transferência das atividades portuárias do cais Mauá (entre a Usina do Gasômetro e a Estação Rodoviária) para os cais Navegantes e Marcílio Dias (situados entre a rodoviária e os clubes náuticos). A consultoria chegou à conclusão que o porto de Porto Alegre poderia abdicar do Mauá, o maior cais da Capital, com 3,2 mil metros de extensão, sem perder sua viabilidade econômica.

A prefeitura providenciou a limpeza, o ajardinamento e a segurança do local. A intenção era que a área estivesse aberta ao público durante a Semana da Primavera. De setembro a outubro de 1999, os prédios onde funcionavam as oficinas do Deprc foram utilizados na II Bienal do Mercosul ¹¹⁷.

O secretário estadual de Transportes, Beto Albuquerque¹¹⁸, salientou que a assinatura do termo de permissão de uso da área estabelece uma nova relação entre o Governo do Estado e a prefeitura de Porto Alegre. “O governo anterior tinha um projeto ‘pirogênico’, de maquete e de hipóteses gráficas. Queria apenas privatizar os serviços portuários e a área estava em processo de degradação” ¹¹⁹.

Segundo Mendonça (1999, p.01), quando ocorreu a 2a Bienal do Mercosul na área do Deprc, ao lado da Usina do Gasômetro, mais de 29 mil pessoas descobriram mais que instalações de artistas latino-americanos. “A silhueta sombria de prédios decadentes e o mato crescido escondiam um dos melhores pedaços do Guaíba e de Porto Alegre” - sete armazéns e oficinas do porto e toda a área ao redor.

A descoberta se espalhou, e as críticas ao não aproveitamento do local pelo poder público, também. A movimentação chegou à prefeitura. O então prefeito Raul Pont disse que uma equipe técnica vinha estudando o

¹¹⁶ Ambos candidatos do Partido dos Trabalhadores (PT), gestões 1993-1996 e 1989-1992, respectivamente.

¹¹⁷ Ibidem.

¹¹⁸ Gestão do Governo Olívio Dutra.

¹¹⁹ Palavras de Secretário Beto Albuquerque, criticando o governo de Antônio Britto. Ibidem.

aproveitamento do Deprc há quase um ano. Já haveria inclusive uma definição: depois do término da bienal, a área seria preparada para abrigar uma marina pública e um centro de eventos de lazer e cultura – que seria instalado no Pavilhão das Tesouras – surpresa maior do público da Bienal. Ao lado do centro cultural, uma marina pública acolheria pequenos barcos, lanchas e *jet-skys*, além de oferecer oficinas, lojas de conveniência e uma escola de vela. A área também receberia trecho de ciclovia, cobrindo a orla desde a Zona Sul.

Pont não falava em prazos nem em custos do projeto. O detalhamento ficaria para depois da Bienal. Enquanto isso, a equipe técnica formada de representantes de seis secretarias, três departamentos e do gabinete do prefeito e de imprensa, continuava conversando com partes interessadas, como a Federação de Vela e a Feira da Porto Alegre Antiga (MENDONÇA, 1999, p.01).

As propostas preliminares de aproveitamento da área do porto entregues ao governo do Estado e à prefeitura de Porto Alegre em 10 de dezembro de 1999, pela Empresa Labtec, laboratório de pesquisas da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), indicavam que o destino final do Projeto Porto dos Casais era a gaveta.

As conclusões finais da consultoria definiam em linhas gerais um zoneamento do porto. A faixa entre a Usina do Gasômetro e a sede da Superintendência dos Portos e Hidrovias (SPH) teria sua arquitetura recuperada, servindo para atividades de cultura, lazer e serviços que interfiram o mínimo possível na infra-estrutura já existente. O aproveitamento que a prefeitura estudava para a área do Deprc, com uma implantação de uma marina e a preservação de vários galpões para atividades culturais, estaria nessa linha. A faixa entre a sede da SPH e o terminal da Cesa seria um terminal multipropósito, recebendo contêineres e cargas avulsas. O cais Navegantes seria transformado em terminal de fertilizantes e o cais Marcílio Dias seria liberado dos barcos que transportam areia e permaneceria como área de expansão. A área depois da Ponte do Guaíba seria reservada também à ampliação do porto.

3.4.1.4 - Projeto da Marina Pública

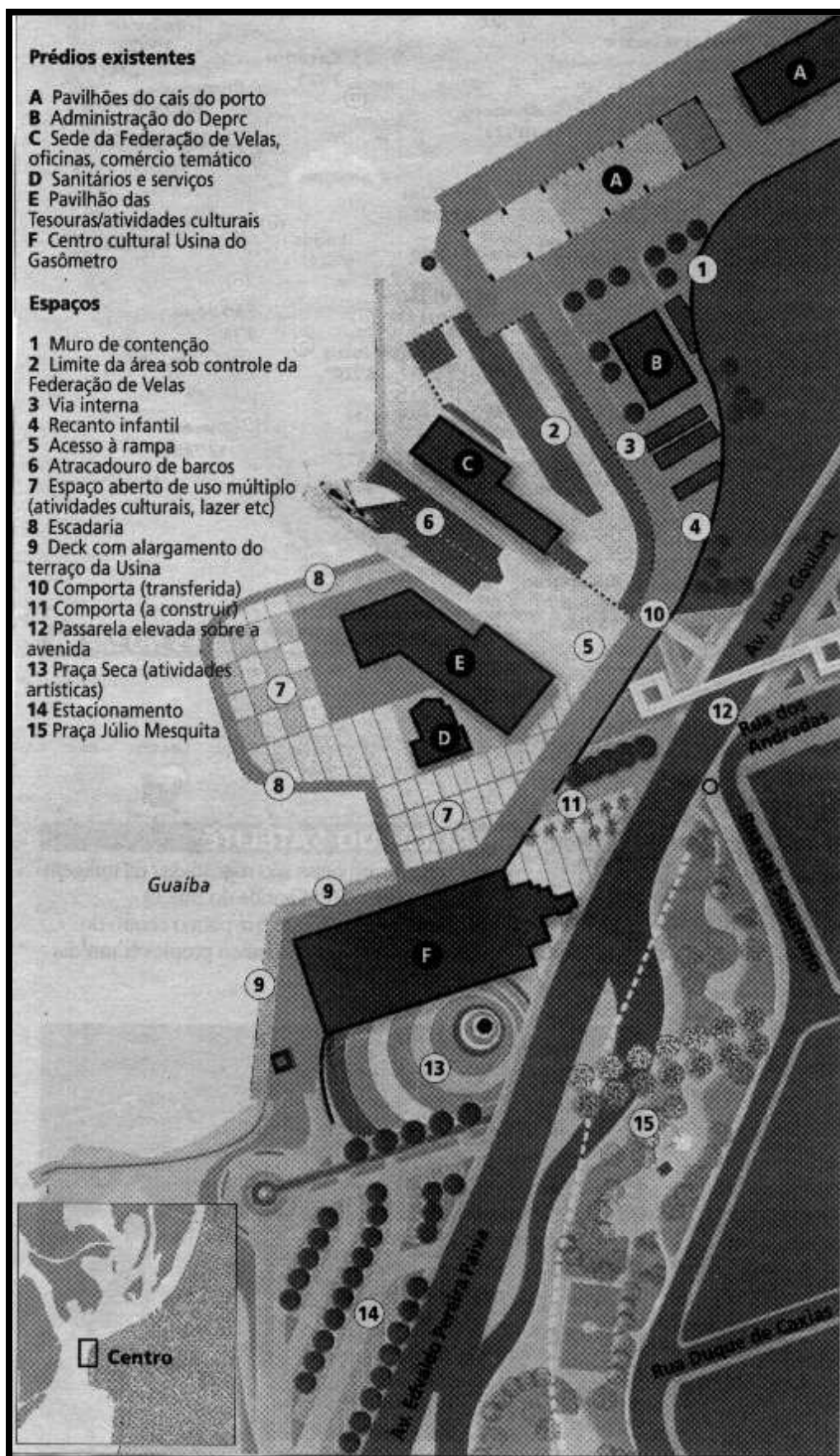
Segundo Mendonça (2000b, p.10), a prefeitura já tinha pronto o projeto da marina pública e do minicentro cultural, de eventos e gastronômico que seriam instalados na área do Deprc, junto à Usina do Gasômetro. O projeto foi entregue no dia 10 de janeiro de 2000 à Fundação Bienal, a quem caberia fazer a demolição de alguns prédios, de acordo com o convênio firmado com a prefeitura, que permitiu a utilização da área para a mostra.

O Arquiteto Rogério Malinsky, coordenador da comissão técnica constituída pela prefeitura para estudar a utilização do Deprc, frisa que o projeto para a área começou a tomar forma em agosto de 1999, antes do convênio com a Fundação Bienal. Foram estudadas a segurança e a acessibilidade da Ponta do Gasômetro e o estabelecimento de um espaço que permitisse “retomar o diálogo” entre o Guaíba e Porto Alegre. A Secretaria Municipal de Obras e Viação (Smov) e a Equipe de Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural (Ephac) forneceram laudos e pareceres informando quais prédios teriam valor histórico e quais estariam estruturalmente condenados e deveriam ser demolidos.

Pelo projeto, a rampa de acesso ao rio dividiria a área de 8,5 mil metros quadrados entre Marina Pública e minicentro, seriam preservados apenas dois prédios: o das tesouras e a pequena construção dos sanitários e vestiários do Deprec. A derrubada dos outros prédios permitiria a abertura de um caminho até o rio, valorizando a fachada norte da Usina. O grande espaço aberto entre o prédio das tesouras e o rio poderia ser utilizado para eventos ao ar livre, como feiras, espetáculos e disputas náuticas. A beira do rio seria urbanizada com um pequeno cais e a construção de um ancoradouro para barcos turísticos. A administração do minicentro seria dividida entre Secretaria Municipal de Indústria e Comércio (Smic) e a Secretaria Municipal da Cultura (SMC) (MENDONÇA, 2000b, p.10 e MALINSKY, 2000, p.04).

Ao lado da Marina seria preservado somente um prédio, que abrigaria a Escola de Vela, mini-shopping temático, oficinas e a sede da Federação Gaúcha de Vela e Motor, responsável pelo gerenciamento da marina. Mais de cem barcos e jet-skys poderiam ser estacionados em terra, ao lado do prédio. No local, funcionaria um socorro 24 horas e um posto do Corpo de Bombeiros.

Mas, também, não passaram de planos.



Ilust. 67 - Proposta do Projeto da Marina Pública.

Fonte: Jornal Zero Hora.

3.4.1.5 - *Pier Dado Bier*

Segundo Ertel (2000, p.33), em dezembro de 2000, o empresário Eduardo Bier Correa, assinou contrato de concessão com a prefeitura do empreendimento, que deveria ser inaugurado até o final de 2001 no cais de Porto Alegre - o projeto *Pier Dado Bier*, que pretendia revitalizar a ex-área do Deprc.

Orçado em R\$ 5 milhões, o *Pier Dado Bier*, projetado por Lea Japur, Milton Campos e Carlos Morganti, teria como âncora uma casa de espetáculos e eventos (que levaria o nome de parceiro comercial), com capacidade para até 3 mil pessoas, e um restaurante, para 500 comensais.

O projeto previa ainda a ocupação de duas áreas externas junto ao Guaíba: a Praça Náutica (um convés para atracação de barcos, mais uma passarela) e a Praça da Usina, que abrigaria a tradicional Feira da Cidade Antiga. E haveria mil vagas para estacionamento, cedidas junto aos armazéns do cais Mauá.



Ilust. 68 - Maquete Eletrônica do Projeto Pier Dado Bier.

Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

O início das obras estava previsto para abril de 2001.

Segundo Nasi (2001, p.38), um incêndio no final da tarde de 27 de janeiro de 2001 destruiu o Pavilhão das Tesouras, o principal prédio do complexo do extinto Departamento de Portos, Rios e Canais (Deprc), em Porto Alegre. Construída no final do século XIX, a estrutura ficava ao lado da Usina do Gasômetro e, na época, era utilizada para eventos. Após um processo de licitação, estava prestes a se transformar em um centro de entretenimento administrado pela Micro cervejaria Dado Bier.

O empresário Eduardo Bier Correa, do grupo Dado Bier, reuniu-se, no dia 29 de janeiro de 2002, com o coordenador do Programa de Revitalização do Centro, arquiteto Rogério Malinsky, da Secretaria do Planejamento Municipal (SPM), onde foram discutidas formas de retomar o projeto. Segundo Bier, as obras do píer iniciariam no final de março de 2002. O empresário garantiu que o incêndio não representava o cancelamento do empreendimento (NASI, 2001, p.38).

No encontro foram discutidas mudanças no projeto original, que aproveitaria o pavilhão da década de 20 para espaço de lazer, recreação e cultura. A previsão era de que as obras de um novo prédio, preservando a volumetria do depósito destruído pelo fogo, iniciar-se-ia em março ou abril de 2002, e seriam concluídas até o fim daquele ano. Estavam previstas ainda a Marina Pública e a Escola de Vela Pública, atrações náuticas integradas ao cais do porto até o Armazém A7¹²⁰.

Mais uma vez, reuniões, projetos, estudos para nada.

3.4.1.6 - *Um Novo Cais para Porto Alegre*

Estado e prefeitura apresentaram no dia 24 de agosto de 2001, um novo projeto de revitalização da área portuária da Capital, prevendo a instalação da *Cinemateca do Estado do Rio Grande do Sul e do MAC-RS – Museu de Arte Contemporânea do Rio Grande do Sul* – nomeado de *Um Novo Cais para Porto Alegre*.

¹²⁰ *Apesar do fogo, projeto de píer será mantido. Jornal Correio do Povo, Porto Alegre, 30 jan.2001.*

O projeto retomava a idéia de transformar a região em um pólo cultural, com a construção da Cinemateca e do Museu de Arte Contemporânea em quatro dos armazéns inativos. A idéia mantinha as atividades econômicas, com carga e descarga de grandes embarcações na área central e norte do Cais.

Pelo novo projeto, seriam utilizados os armazéns A4, A5, A6 e A7, situados na área de 1,9 mil metros quadrados do Sul do cais, próximo à Usina do Gasômetro e ao futuro Dado Píer.

A região abrigaria a Cinemateca do Rio Grande do Sul, instalada no armazém A7, com espaços para acervo e pesquisa de materiais relacionados ao cinema gaúcho, além de três salas de projeção. No Galpão A6, seria erguida a sede do Museu de Arte Contemporânea do Estado¹²¹.

Em janeiro de 2000, a comunidade porto-alegrense teve motivos para festejar. Estava prevista para abril a transferência da instituição para um dos armazéns do Cais do Porto. As negociações entre os governos estadual e federal, responsáveis pela área, esfriaram com a saída do gaúcho Eliseu Padilha, em novembro de 2001, do Ministério dos Transportes, e o assunto saiu de circulação.

3.4.1.7 - Projeto Monumenta

No dia 27 de junho de 2002, a secretária de Cultura de Porto Alegre Margarete Moraes assinou, em Brasília, o convênio do Programa Monumenta, para a liberação de verba para restauração dos sítios históricos da Capital¹²².

Segundo Silva (2002, p.38), Porto Alegre contou com um montante de R\$ 16, 5 milhões para aplicar até 2004, na restauração de prédios públicos de valor histórico. Os recursos fazem parte do Monumenta, programa que libera recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Ministério da Cultura para preservação patrimonial. A adesão da Capital ao projeto foi anunciada oficialmente, no dia 28 de junho de 2002, pelo prefeito João Verle.

Da parcela a que a capital gaúcha teve direito, R\$ 11,58 milhões são a fundo perdidos. O restante foi completado por uma contrapartida do poder

¹²¹ Lançado novo projeto para o porto da Capital. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 25 ago.2001, Geral, p.33.

¹²² Verba Cultural. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 27 jun.2002, Informe Especial, p.03.

público ou da iniciativa privada, na forma de elaboração dos projetos de recuperação.

A primeira obra em imóvel público financiado pelo Monumenta foi a restauração do pórtico principal do cais do porto. A estrutura, inaugurada em 1922, apresentava vitrais quebrados, telhas danificadas e corrosão nos metais, entre outros problemas (SILVA, 2002, p.38).



Ilust. 69-70 - Pórtico Central do cais do Porto Mauá, antes da restauração.

Foto: Tais Trevisan.



Ilust. 71 - Pórtico Central do cais do Porto Mauá, após a restauração. Foto: Tais Trevisan.

A licitação para as obras foi realizada e os trabalhos iniciaram na metade de julho de 2002, e o pórtico central foi entregue restaurado a Porto Alegre em junho de 2003. Os vitrais danificados foram repostos a ferrugem na estrutura metálica retirada, foram trocadas as telhas avariadas e restaurados os elementos ornamentais – lambrequins. O custo da restauração estava orçado em R\$ 128 mil.

Até final de 2004, os armazéns A e B do cais também serão restaurados, complementando o processo de reintegração do espaço portuário à vida da cidade.

3.4.1.8 – Casa Cor RS nos armazéns do Cais Mauá

Segundo Bolsson (2003), a 12ª edição da Casa Cor Rio Grande do Sul ocupou os antigos armazéns do Cais do Porto de Porto Alegre, com a proposta de um condomínio de lofts às margens do Rio Guaíba. Além de aproximar a cidade do rio, o evento mostrou as tendências dos arquitetos e designer de interiores gaúchos para a decoração. “Um verdadeiro convite à sociedade

gaúcha para assistir um grande espetáculo, em um palco que conta a história de desenvolvimento e crescimento de Porto Alegre”¹²³.

Com o tema 'Habitar o tempo no Porto dos Casais', o evento foi inaugurado no dia 25 de setembro e ficou aberto ao público de 26 de setembro a 02 de novembro de 2003, propondo uma volta ao passado, enfocou a revalorização de antigas construções, através do conceito *retrofit*¹²⁴. Ocupou, além do pórtico central do Cais do Porto, os armazéns A e B, tombados pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan)¹²⁵.

Quando a Casa Cor terminou, ficaram no local benfeitorias, como a pintura dos armazéns, portas de vidro, banheiros públicos, escritórios e cozinhas. As operações comerciais no Porto ficaram suspensas até o fim do evento e, após o encerramento, seriam transferidas para as margens do Guaíba, junto ao bairro Navegantes. Com isso, os armazéns passaram a ser locados para eventos culturais da iniciativa privada¹²⁶.

Até o presente momento sabe-se da ocupação de um dos armazéns pelo Museu de Arte do Rio Grande do Sul (MARGS), no mês de março e abril de 2004, com uma exposição temporária de Arte Contemporânea. O Museu pretende ocupar, em definitivo, um dos espaços do porto com seu acervo, devido ao fato do espaço se adaptar às necessidades das instalações e intervenções da arte contemporâneas, etc.

¹²³ Cais do Porto da capital gaúcha será palco da Casa Cor RS 2003. – Imóveis Caxias. Disponível em: <http://www.imoveiscaxias.com.br/noticia/not_0123.htm>

¹²⁴ - O significado remete a uma nova ocupação para construções industriais, com o objetivo de resgatar o patrimônio histórico, cultural e industrial da cidade.

¹²⁵ *Novidade no cais: curiosos ambientes habitam os armazéns - Flagrante da obra à beira do Guaíba. Jornal Correio do Povo.* Porto Alegre, 20 set. 2003. Disponível em: <<http://www.correiodopovo.com.br/jornal/vitrine/N160/html/06NOVIDA.htm>>.

¹²⁶ Ibid.



**Ilust. 72-73 - Intervenção feita no ancoradouro do cais junto ao Guaíba, durante a Casa Cor. E um dos lofts projetados para ocupar os armazéns.
Fonte: Caderno Especial Casa Cor 2003 – Jornal Zero Hora.**

3.4.1.9 – Novo Porto dos Casais

Em fevereiro de 2004 foi entregue ao governador Germano Rigotto¹²⁷ o primeiro relatório da comissão encarregada de estudar a revitalização do cais do porto da Avenida Mauá, em Porto Alegre.

¹²⁷ Governo Estadual – Gestão 2003-2006 – PMDB.

Após anos esquecido e desprezado o antigo projeto Porto dos Casais foi retirado do fundo da gaveta, e novamente estudado por uma comissão, presidida pelo secretário dos Transportes, Jair Foscarini, que vem planejando executar a transformação da área portuária, no centro da cidade, em um complexo para exploração cultural, turística e econômica.

O empreendimento foi orçado em aproximadamente R\$ 150 milhões. A maior parte dos recursos deverá ser captada na iniciativa privada, a partir da publicação de edital para buscar os interessados em investir. Na proposta urbanística do projeto, estão previstas a preservação das características do ambiente portuário e projetos de proteção ambiental a serem avaliados pela Fundação Estadual de Proteção Ambiental (Fepam).

No pórtico de entrada principal para o Porto dos Casais, ficarão um cais para atracação de embarcações de turismo - integrado ao chamado Largo dos Casais -, uma central de informações, o Memorial do Porto e setores de venda de ingressos e organização de visitas. O complexo terá também shoppings temáticos, praça, um hotel cinco estrelas com marina privativa, pousada, terminal hidroviário, centro empresarial, praça de alimentação e espaços para eventos¹²⁸.

De acordo com Volkmer¹²⁹ (2004), “hoje o Porto dos Casais está a demandar, não só a sua preservação, como a reutilização do seu espaço, de acordo com o Concurso Público Nacional”. É necessário o ajuste do seu plano diretor com adaptações, face às exigências e aos condicionantes atuais de sustentabilidade, do patrimônio ambiental, histórico, urbanístico, arquitetônico, paisagístico, portuário, hidroviário e econômico.

A Secretaria do Planejamento Municipal da Prefeitura de Porto Alegre está planejando todo o tratamento a ser dado à orla do Guaíba, incluindo, também, o Porto dos Casais, em articulação com a Secretaria de Transportes do Estado do Rio Grande do Sul.

¹²⁸ ESTADO: Rigotto recebe relatório de estudos do Porto dos Casais. **Diário Popular**, Pelotas, 22 fev. 2004.

¹³¹ Presidente do IAB/RS – Gestão 2004/2005.

Responsável e administradora do Porto, a Superintendência de Portos e Hidrovias integra a Comissão criada pelo Governo do Estado, para apresentar estudos de ocupação e aproveitamento do Porto Mauá. Além disso, estão representados nesta Comissão – presidida pelo Secretário dos Transportes do Estado - outros órgãos das Administrações do Estado e do Município de Porto Alegre, como a Secretaria dos Transportes, a Procuradoria Geral do Estado, a Secretaria de Coordenação e Planejamento do Estado, a Secretaria de Estado da Cultura, a Secretaria do Planejamento Municipal de Porto Alegre, a Coordenação do Projeto MONUMENTA-BID da Secretaria do Planejamento Municipal de Porto Alegre, a Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul e o Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento do Rio Grande do Sul.

Importa destacar que estas iniciativas, há muito esperadas, consagram definitivamente as aspirações da comunidade. O planejamento urbano, o Plano Diretor, o planejamento da orla do Guaíba e o Plano Diretor do Porto dos Casais só terão sentido se atenderem às aspirações da população. A comunidade quer acesso à orla do Guaíba.

Água, luz, frio e calor, vento, verde e ar, silêncio, contemplação, oração e meditação, por que negar tudo isto ao povo? Armazéns, Cais e Usina, barcos, lanchas e pescarias por que não intensificar os seus usos de forma integrada? Artesanato, arte, cultura, música, praça de alimentação, design, dança, teatro, exposições, caminhadas, passeios, turismo, economia e comércio, como expressões humanas, são indispensáveis para a cidade. Emoções, sentimentos, sensações, introspecção, reflexão e acesso democrático ao que é seu junto à orla, junto ao cais, junto aos espaços públicos, por que não permitir aos cidadãos? O espaço edificado, sem dúvida, deve ser adaptado de forma sustentável. A cortina de concreto poderá ser mantida, sim, por que não? É um dos pontos que está sendo estudado. O direito autoral do Plano Diretor do Porto dos Casais deverá ser observado e as adaptações a serem estudadas pelos órgãos responsáveis devem ser profundamente examinadas e verificadas, face à sustentabilidade e proteção do Centro Histórico (VOLKMER, 2004).

Segundo Volkmer, “a participação é indispensável e planejamento é uma exigência, desde que todas as instâncias da Administração Pública se entrossem harmoniosamente”. E que todas as iniciativas sejam coordenadas de forma a cumprir as normas legais, de planejamento, de administração, da autoridade e de atendimento ao direito de acesso e uso por parte da comunidade à orla do Guaíba e ao Porto dos Casais.

3.4.1.10 – Concurso Centro Cultural Banco do Brasil

Está para ser definida, ainda neste ano, a próxima cidade brasileira a ganhar um Centro Cultural Banco do Brasil, e Porto Alegre está entre as cinco finalistas¹³⁰.

Os centros culturais Banco do Brasil são espaços que reúnem galerias, salas de cinema e de teatro. Já existem centros desse gênero instalados em outras três capitais – Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília – e uma quarta em implantação no Recife.

Em visita conjunta a Brasília recentemente, os secretários estadual e municipal da Cultura, Roque Jacoby e Vitor Ortiz, respectivamente, ofereceram como alternativa para instalação do centro em Porto Alegre três dos armazéns do Cais do Porto. O local já foi vistoriado por técnicos do banco e aprovado como espaço possível.

Apesar do otimismo oficial, a assessoria do Banco do Brasil em Brasília reforça que Porto Alegre é apenas uma dentre cinco concorrentes. Outra questão é que a iniciativa pode esbarrar nas próprias indefinições com relação ao destino do Porto. O “velho” projeto Porto dos Casais foi apresentado como definitivo em fevereiro de 2004, mas está outra vez em discussão entre Estado e prefeitura e já sofreu alterações.

O que irá decidir a implantação do Centro Cultural em favor de Porto Alegre é a localização. A Prefeitura Municipal e o Governo do Estado ofereceram ao banco a possibilidade de instalar o Centro Cultural Banco do Brasil nos armazéns A, A1 e A2 do cais do porto, os mais próximos ao Pórtico de entrada. A área total disponível é de cinco mil metros quadrados em zona

¹³⁰ PORTO Alegre é finalista na luta por centro cultural. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 28 jul. 2004, Segundo Caderno, p.07.

nobre e central da capital. No projeto Porto dos Casais apresentado no início do ano, esses três prédios abrigariam um memorial do Mercosul, mas alterações já estavam sendo estudadas a pedido do governador Rigotto.

O que resta, agora, é esperar que a capital seja a escolhida, e se chegar a ser, torcer para que ela não esbarre mais uma vez nos desacordos políticos.

Segundo Aguiar (2003, p.47-49), se compararmos as propostas com a dimensão da faixa portuária central, veremos seu limitado alcance¹³¹. “Em verdade, a utilização do espaço interno de uns poucos armazéns já seria suficiente para abrigar um complexo cultural de porte razoável, como deseja o governo do Estado, ou mesmo um bom número de restaurantes, como deseja a administração Municipal”. No entanto, se levarmos em conta a extensão da área portuária vinculada à área central – perto de três quilômetros – e o porte das instalações, fica evidente que desde o ponto de vista do centro da cidade, que as propostas tiveram alcance bastante limitado¹³².

É muito provável que intervenções pontuais, planejadas sem a visão global, venham a inviabilizar, no futuro, o uso integrado de todo o potencial do local, afirma Aguiar. “Trata-se de buscar uma solução urbanística que contemple a ocupação da totalidade da área portuária central, ocupação essa que poderá conter os usos previstos nos projetos propostos e outros que possam vir”.

A solução urbanística deverá, ao final, corresponder a um projeto urbano concebido de forma que a totalidade da faixa portuária central seja ocupada ao longo do tempo, estendendo-se, assim, o centro da cidade até a beira do rio. Esse projeto deverá incluir não apenas respostas físico-espaciais à estratégia de integração, mas também um plano de investimentos, envolvendo a participação da iniciativa privada e do poder público, objetivando sua implementação.

¹³¹ Considera-se como ‘faixa portuária central’ a faixa da beira do rio que se estende desde a Usina do Gasômetro até a Estação Rodoviária Municipal.

¹³² Isso sem falar nos inconvenientes decorrentes do convívio entre a atividade portuária e atividades de lazer, conforme estava previsto nos planos da Prefeitura.

A pura e simples criação de atividades de caráter coletivo – complexo cultural, restaurantes, etc. – garantiria a ocupação da área apenas nas horas em que esses equipamentos estivessem funcionando. Ao contrário, a articulação da área portuária à malha viária central proporcionaria a ocupação natural da beira do rio, tanto por veículos quanto por pedestres em qualquer hora do dia ou da noite, como em qualquer outra parte da cidade. Com o centro de Porto Alegre novamente à beira do rio, as atividades na faixa ribeirinha por certo se multiplicarão.

Complementarmente, a entrega da zona portuária à população poderá incluir sua abertura ao uso residencial. Trata-se de estender para a área portuária as características de uso que predominam historicamente na área central de Porto Alegre, onde o uso residencial é sistematicamente misturado a uma infinidade de outras atividades. Não há porque impedir que essa saudável mistura de residências, cinemas, comércio e prédios públicos se estendam sobre a orla do Guaíba. Pelo contrário há que incentivar essa tendência “natural”. Essa parece ser a política de espaço urbano adequada para que a ocupação da área portuária converta-se em instrumento efetivo de revitalização de toda a área central e de restabelecimento de uma relação direta entre a cidade e o rio.

Finalmente, vale-se referir a grandeza de oportunidade que é oferecida à vida econômica de Porto Alegre pela reutilização da faixa portuária central. Abre-se a perspectiva de revitalizar o centro da cidade e, simultaneamente, gerar recursos que venham a contribuir para o reaparelhamento e modernização da atividade portuária em localização mais adequada dentro da área de administração do porto. Um programa assim concebido será, por certo, atraente ao poder público municipal que se beneficiará, por um lado, com a arrecadação decorrente da anexação à cidade de uma nova área urbana com alto valor imobiliário, e por outro lado, com perspectiva de implementação de uma intervenção urbana que tem o potencial de gerar um forte estímulo à economia da cidade. O programa é igualmente interessante sob o ponto de vista empresarial, que se beneficiará com a exploração econômica de uma inédita área urbana, privilegiadamente localizada. Uma vez implantado, o projeto viabilizará a geração de empregos em larga

escala, decorrentes da locação de atividades econômicas e culturais; e, além disso, a comunidade se beneficiará, acima de tudo, da reintegração da beira do rio ao domínio público (AGUIAR, 2003, p.49).

CONCLUSÃO

Passados menos de cem anos desde que o grande aterro do cais Mauá do porto de Porto Alegre e suas vizinhanças deu origem a uma das instalações portuárias mais importantes do país, a região vivencia um novo ciclo de vida em que predominam imagens paralelas de riqueza histórica e de decadência. Imagens que, envoltas em certo romantismo, voltam a ocupar o imaginário da cidade e alimentam especulações sobre o seu futuro.

A área tem sido largamente discutida há muitos anos e servido de inspiração para inúmeros projetos, públicos e privados, matérias jornalísticas, simpósios, seminários e estudos. As iniciativas, entretanto, têm ficado mais no âmbito dos discursos do que das práticas efetivas. As que vieram do setor privado perderam-se no tempo por terem sido consideradas investidas de caráter especulativo e visionário e servirem apenas como balões de ensaio culturais.

Por sua vez, as tentativas, esparsas e pontuais, de transformação oriundas do setor público acabaram se diluindo na fragmentação. Apesar de, por vezes, se constituírem em ações significativas - legislação de preservação do patrimônio histórico, tombamento dos principais prédios, realização de concursos públicos para revitalização do cais do porto e alguns eventos culturais - não se articularam ou não tiveram continuidade, por incompatibilidades políticas entre poder estadual e municipal. Descontínuas e isoladas umas das outras, tais iniciativas não foram suficientes para reanimar a área e nem lograram mudar a atmosfera de obsolescência e desânimo que permeia todo o local.

A este quadro, meio sombrio e pessimista, soma-se a sensação de que Porto Alegre vai ficando para trás e ao largo das experiências inovadoras, cada vez mais numerosas no mundo inteiro, de reintegração ao espaço econômico e social das cidades das áreas degradadas e vazias, anteriormente comprometidas com os transportes ferroviários e hidroviários, principalmente as dos antigos portos.

Dadas às características da área, impõe-se, já de início, o desafio de harmonizar a preservação e a valorização dos marcos significativos do cotidiano local e do seu passado histórico, com a necessidade premente de renovar e agregar signos de contemporaneidade ao espaço construído. Este equilíbrio deverá ser suficientemente permeável para aportar sinais de vitalidade e adicionar novos significados ao local. Relativamente aos aspectos mais notáveis da paisagem, as recomendações básicas dizem respeito à valorização dos monumentos históricos e à devolução à cidade, tanto para seu olhar quanto para seu uso efetivo, da fruição da paisagem perdida do Rio Guaíba. Afastada e escondida, durante décadas, pelo muro da Avenida Mauá e pelas construções anexadas, o lago precisa voltar a ter sua imagem reincorporada ao cenário da região.

Finalmente, é fundamental ressaltar a extrema importância e a necessidade de uma solução política para os terrenos e edificações ociosas ou sem uso existentes no espaço do porto, medida que extrapola as atribuições de um plano diretor. Resultantes de um aterro no início do século XX, as terras da região pertencem em sua maior parte, ao patrimônio imobiliário da União ou às autarquias a ela vinculadas. Quaisquer que sejam, portanto, as recomendações quanto à sua utilização, seu destino depende de decisões daquela esfera de governo, que devem ser negociadas politicamente entre os dirigentes federais, estaduais e municipais. Nestas circunstâncias, o exemplo que sempre ocorre é Puerto Madero, em Buenos Aires, onde uma das primeiras medidas adotadas foi a criação de um organismo gestor compartilhado entre os que detêm o domínio útil do solo e os que possuem a atribuição de definir sua utilização. No caso do Porto de Porto Alegre, é essencial que um organismo desse tipo seja criado. Sua função seria a de gerir a futura ocupação das construções e terrenos disponíveis, sem prejudicar as atividades portuárias e comprometê-los estrategicamente com o desenvolvimento urbano, através da potencialização de suas inúmeras vantagens.

Para romper o isolamento a que foi historicamente submetido esse trecho da cidade, é essencial transformar a concepção original de sua articulação com o espaço urbano. É absolutamente necessário que o poder público torne visível o perfil de atividades urbanas desejadas para a região. Essa definição deve ser demonstrada por investimentos no espaço público,

sinalizando melhorias na infra-estrutura e valorização de lugares importantes na escala local. Deverá também ser estabelecido um quadro legal que traduza claramente o que se pretende em termos de novos usos e edificações quando se pensar na reocupação dos espaços disponíveis. A análise da legislação em vigor aponta para questões cuja solução deve ser imediata, como, por exemplo, a revisão do zoneamento atual, ainda voltado para a implantação de atividades e usos ligados ao porto que, no entanto, prepara sua saída gradativa da região, liberando grande parte de suas extensas propriedades. A concepção de um modelo acabado, com todas as definições prontas é cada vez mais distante da complexidade dos processos urbanos atuais, principalmente se o objetivo for ampliar adesões para garantir a construção de um novo modelo de ocupação.

A leitura atenta e cuidadosa da área mostra que já existe certa vitalidade funcional que sinaliza a renovação desejada. Esta percepção induziu à proposta de consolidar na região um espaço diversificado de atividades que gravitam em torno de algumas tendências mais fortes. Tal situação fez com que se encaminhasse a proposta de núcleos funcionais ao longo do cais Mauá, que servirão como pólos irradiadores de valorização e de concentração: em cada um, a predominância das funções de comércio, serviços, lazer, entretenimento e cultura ganham um significado especial, apropriando valores potenciais existentes e impulsionando os processos de revitalização. A recente aprovação do Estatuto das Cidades oferece uma oportunidade importante para aplicação de instrumentos inovadores da renovação construtiva, que poderiam, por exemplo, ser testados na região portuária.

O estímulo e a criação de oportunidades de investimentos de maior porte na área portuária devem respeitar a estrutura existente, assim como os processos de renovação urbana precisam se harmonizar com os interesses da preservação do patrimônio cultural. Asseguradas estas condições, a indução às novas atividades deverá se processar num território o mais atrativo possível estendido também ao fortalecimento das que sempre estiveram presentes na economia local.

As condições da ocupação original da área e a paisagem estática que atravessou o tempo e resultou numa imagem cristalizada são, entre outros,

fortes indicadores para a promoção de inúmeros focos de atenção especial no sentido de fazer romper as barreiras da estagnação.

Ora são edificações passíveis de melhor utilização e aproveitamento, ora são lugares cujas condições de paisagem e ambiências merecem tratamento urbanístico e funcional mais apurado ou, ainda, respostas únicas ditadas pelos galpões portuários. Em todas, as oportunidades de projeto são extremamente interessantes.

Há um imenso e esplêndido mundo a ser descoberto através do aproveitamento do acervo, construído ou não, da região do porto, aguardando a oportunidade e o estímulo para desabrochar. Despertar este espólio adormecido há décadas é tarefa de todos, pois é dele que depende, em grande parte, o tão esperado processo de revitalização, não só da área portuária, mas também do centro da cidade e de inúmeros outros locais de Porto Alegre, para os quais o porto assume o caráter simbólico de pioneiro de um processo de redenção das áreas estagnadas da cidade e mantidas à parte do desenvolvimento urbano.

A prática urbanística atual caracteriza-se por uma mudança de posicionamento no que diz respeito ao tratamento da forma física da cidade. Tendo nascido enquanto disciplina na busca de solucionar o caos gerado pela cidade industrial, o urbanismo foi se tornando, ao longo da primeira metade do século XX, cada vez mais abstrato, baseado em modelos e tendo como preocupação os aspectos funcionais da cidade. A partir da década de 70, pode-se perceber uma mudança de direção nas principais preocupações do urbanismo, que passam, agora, a concentrar maior atenção na dimensão estética, no caráter histórico e nas qualidades simbólicas do espaço urbano.

Para que se possa entender o urbanismo contemporâneo é preciso ter em mente os fenômenos correntes da globalização e da culturalização das cidades e seus avassaladores efeitos sobre a percepção e usufruto tanto do tempo quanto dos lugares. A cidade vem sendo reinventada pelos processos modernos de comunicação e pelo indubitável poder da mídia, sendo estas, em grande parte, responsáveis pela especularização do espaço urbano (VIEIRA, 2000, p.221-222).

Neste estudo procuramos analisar a cena urbana contemporânea, observando quais as posições, os encaminhamentos e os resultados da prática

urbanística atual frente ao fenômeno dos *vazios urbanos*. Buscamos definir a relação entre os cheios e os *vazios* das cidades, identificar as políticas públicas e estratégias urbanísticas relacionadas ao tema, e relacionar as principais propostas de utilização e/ou reutilização, destacando o papel das revitalizações e requalificações de espaços históricos; para que se pudessemos avaliar qual a influência dos *vazios urbanos* na cidade contemporânea.

Ao propor elementos explicativos para as diferentes situações de *vazios*, identificando os problemas gerados pelos mesmos e as potencialidades de sua utilização para o desenvolvimento urbano; talvez, o papel dos *vazios urbanos* pudesse ser modificado se sua gestão fizesse parte de políticas de equidade urbana definidas com a participação dos diversos setores sociais. No momento atual, em que se repensa planejamento e gestão urbana, os *vazios urbanos* poderiam assumir um papel importante para todos os segmentos sociais: poderiam ser transformados em espaços de lazer e cultura, possibilidades de áreas verdes, áreas para implantação de famílias excluídas sem acesso à terra urbana, acesso à terra para novos usos emergentes destinadas à expansão imobiliária, para o Estado como possibilidade de obter recursos num momento de ajuste fiscal; e para a cidade como um todo, como reserva para assegurar a sustentabilidade e racionalidade do capital social incorporado não utilizado.

Podemos afirmar que os *vazios urbanos*, entendidos no sentido de espaços não ocupados, constituem uma porcentagem importante das áreas urbanizadas. Encontram-se, em sua maioria, localizados na periferia das cidades e áreas metropolitanas e, em menor escala, nas áreas centrais e intersticiais. A intensidade dos *vazios* é extremamente heterogênea dentro de cada área urbana, dependendo da forma de crescimento peculiar da cidade, dos tipos de proprietários, dos usos conforme as demandas, das expectativas não concretizadas de localização de atividades produtivas e das obras públicas realizadas e, em especial, das mudanças na acessibilidade provocadas pela construção de novas vias.

Existe uma quantidade relativamente importante de terra *vazia* em condições urbano-ambientais capazes de acolher atividades residenciais ou produtivas. Esta capacidade instalada não utilizada significa um recurso social não aproveitado. Mas também existe uma quantidade de terra vazia com

escassas ou nulas condições urbano-ambientais para ocupação, em termos de infra-estrutura básica, erosão, inundabilidade, risco sísmico, acessibilidade, etc. Uma parte destas áreas *vazias* deveria, então, ser objeto de investimentos em infra-estrutura básica para utilização urbana. A outra parte, aquela em áreas de risco, deveria ficar excluída da possibilidade de ocupação, a menos que se realizassem grandes investimentos para preservá-las dos problemas ambientais.

As propostas de (re) utilização dos *vazios urbanos*, referentes aos espaços não ocupados – terras vazias ou livres -, devem levar em consideração as causas da existência dos mesmos e a prevenção de geração de novos. Obviamente, devem pautar-se pela busca de possibilidades concretas, tanto do ponto de vista jurídico como dos objetivos políticos, econômicos e sociais. Para implantação dessas políticas públicas é necessário definir tanto instrumentos normativos quanto instrumentos fiscais. Como as que estão previstas na Constituição Federal, na Agenda 21 e no Estatuto da Cidade, analisados no capítulo II, referentes à um melhor aproveitamento do uso e ocupação do solo.

Com referência aos *vazios urbanos* decorrentes de espaços anteriormente ocupados esvaziados por guerras, tragédias, acidentes sísmicos, incêndios, e ainda por ocasionais reformas urbanas, encontrados ao longo da história do urbanismo, nota-se que normalmente foram recuperados num processo de reconstrução e reurbanização dos locais atingidos.

Durante o estudo, identificamos vários exemplos de projetos para revitalização dos centros existentes, assim como da criação de novas centralidades a partir de diferentes “*terrains vagues*” - *vazios urbanos* centrais, industriais, portuários e ferroviários. Estes *vazios* são os que têm maior importância em nossa análise, por ser o exemplo mais aprofundado e relacionado com o estudo de caso escolhido.

Ao abordarmos as intervenções no espaço urbano, nos últimos trinta anos, vimos que o papel das cidades no momento contemporâneo passa pela identificação de seu significado no contexto global, num sentido mais abrangente do que meramente econômico ou espacial. Através de modos de produção e consumo mais flexíveis e formas de gerenciamento “criativo”, a cidade contemporânea é entendida como um complexo metropolitano de

múltiplas centralidades e significados, com variações de tempo-espço, segundo a diversidade de agentes com ela envolvidos, num movimento contínuo de transformação. Dentre estas centralidades, destaca-se a área central histórica como elemento simbólico mais fortemente associado à identidade da cultura e tradição locais.

Em termos de planejamento urbano, as principais mudanças na forma e conteúdo dos planos ocorrem sobretudo a partir dos anos 80 e 90, momento em que pressões macro-econômicas provocaram acentuadas alterações nas estruturas sócio-econômica intra e interurbana, com fortes implicações no papel do planejamento e na forma de gerenciamento das cidades. As políticas de “regeneração urbana”, ou seja, macro-estratégias de revalorização de espaços intra-urbanos passaram a se constituir nas formas possíveis e alternativas de atrair interesses variados e novos investimentos para a cidade em um momento de alta instabilidade econômica.

Em tais procedimentos - quase sempre especulativos e de alto risco - a construção da imagem da “cidade empresarial” bem sucedida, mencionada por Harvey (1991) e Hall (1995), era definida pela forma como grupos de interesses públicos e privados, além de setores voluntários mobilizavam-se em torno de oportunidades e vantagens de sua vitalidade enquanto centro de consumo, com ênfase em aspectos, tais como: políticas culturais de *marketing* dos lugares urbanos, capazes de promover espaços urbanos característicos, através de estratégias de desenvolvimento e projetos específicos; coalizões ou parcerias entre capital público e privado, as quais, a princípio, deveriam dar suporte, credibilidade e base financeira suplementar a decisões governamentais; e exploração de particularidades ambientais, culturais e espaciais, exóticas ou peculiares a um determinado aspecto local com forte poder de atração aos interesses de consumo dos visitantes, sejam eles turistas ou moradores locais.

Dentro desse processo, a tradicional área central que estava até então esquecida, passou a ser objeto de interesse, tornando-se objeto de diversos tipos de programas, investimentos públicos e projetos de revitalização. De fato, o reaproveitamento de áreas urbanas degradadas com forte valor histórico, passou a ser uma das alternativas viáveis aos projetos de renovação urbana -

caros e com resultados duvidosos - e planos de preservação - pouco dinamizadores e de difícil manutenção.

Dessa forma, novas formas de intervenção nas cidades procuram facilitar e encorajar o acesso público a atividades culturais, buscando dinamizar áreas urbanas que haviam perdido muito do seu potencial de atratividade pelos efeitos do processo de industrialização e do zoneamento funcional. Dentre os espaços intra-urbanos que se adaptam a esse tipo de propósito encontram-se quase sempre as áreas centrais, nas quais iniciativas de políticas municipais tentam promover a reanimação de áreas consideradas “mortas” ou com “pouca vitalidade”, sendo as estratégias mais comuns as seguintes ações: pedestrianização¹³³, melhoria de transportes e de condições de tráfego¹³⁴, intervenções em áreas portuárias ou a margens de rios urbanos - *Waterfronts*¹³⁵, *Shopping centers* fechados¹³⁶, complexos de escritórios e

¹³³ Processo comum nas cidades norte-americanas entre as décadas de 1960 e 1970, permitindo o acesso de pedestres ao centro comercial e histórico.

¹³⁴ Restrição ao acesso de automóveis a certas ruas centrais, muitas vezes em razão da pedestrianização exigiu tratamentos das vias próximas, uma vez que a fácil acessibilidade é um dos aspectos que mais influenciam a intensidade de frequência de usuários ao centro.

¹³⁵ Explorando as condições ambientais favoráveis, além de incrementar novas atividades e amenidades. Os processos que afetaram o desenvolvimento urbano-industrial e, conseqüentemente, as cidades portuárias, foram: a intensificação do capital e a eliminação de trabalhos pela indústria portuária, através da “containerização”; a competição pelo escasso uso do solo, dentro de áreas portuárias; o crescimento, nessas áreas, de indústrias e atividades não diretamente relacionadas ao Porto. Espaços anteriormente ocupados por fábricas, estradas de ferro, armazéns, passaram a ser, ainda nos anos 70, transformados para oferecer mais uma área de consumo, lazer e turismo.

¹³⁶ Trata-se de ambientes climatizados dentro de antigas áreas comerciais, isolados do ambiente, até os anos 70 comumente construídos nos bairros de subúrbio. De acordo com FRIEDEN & SAGALYN (1989), três tipos de shoppings foram comuns nos centros comerciais norte-americanos: os de abrangência regional, em torno de lojas de departamento tradicionais; lojas comerciais integradas a complexos de hotéis, terminais de trânsito ou centros de convenções; e lojas comerciais incorporando temas históricos com grande oferta de alimentação e entretenimentos. Existem grandes críticas a desintegração sócio-espacial que tais equipamentos promovem em áreas revitalizadas.

¹³⁷ Atividades como escritórios e negócios têm sido desenvolvidas e incrementadas nas proximidades de áreas revitalizadas, cumprindo um papel de complementação importante através do aumento de consumidores diários aos serviços de bares, restaurantes e áreas de

negócios¹³⁷, atividades especiais de convenções e lazer¹³⁸, e preservação e conservação histórica¹³⁹ (CAMPOS, 1999).

As opiniões divergem em relação aos resultados dessas intervenções; alguns autores acham que os planos podem ser bem sucedidos na tentativa de reincorporar a dinâmica das mesmas a cidade como um todo; outros acreditam que os objetivos iniciais quase sempre são redirecionados para atender exclusivamente a interesses privados.

lazer. Outro aspecto importante é o arrojamento e diversidade estético-arquitetônica oferecida por estes setores, contrapondo-se à imagem histórica e nostálgica do centro tradicional. Os setores empresariais também se caracterizam pela valorização de espaços públicos quase sempre “privatizados”, ou seja, ruas e praças territorializados por grupos particulares.

¹³⁸ Estas atividades estão relacionadas a convenções e esportes e são geradoras de facilidades com três objetivos básicos: os visitantes de tais setores podem ser beneficiados pela proximidade com centros gastronômicos e de lazer; algumas facilidades podem estimular a implantação de novos equipamentos, serviços e infra-estrutura que pode vir a beneficiar áreas revitalizadas; e a localização próxima de tais atividades também pode alavancar um processo de revalorização de áreas degradadas e decadentes.

¹³⁹ Valorização de aspectos históricos e arquitetônicos raros de prédios antigos, em geral não encontrados nos subúrbios, tornando-se por isso atrativos e instigantes à imaginação sobre a história do lugar. Dentre as modalidades mais conhecidas, destacam-se atividades como os mercados e festivais culturais, que se diferenciam de outros equipamentos como shopping centers, por exemplo, por misturar-se à diversidade comercial local, com forte ênfase nas atividades gastronômicas, atraindo um tipo diferenciado de clientes.

BIBLIOGRAFIA

- AGUIAR, Douglas Vieira de. **O porto e a cidade**. In: *Estudos Urbanos: Porto Alegre e seu planejamento*. Porto Alegre: UFRGS, 2003, p.43-49.
- AINHORN, Issac. *Outra vez o nosso cais do porto*. **Jornal do Comércio**, Porto Alegre, 05 jul. 1999, Opinião, p.04.
- ALBRECHT, Fernando. *Porto sem uso*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 11 maio 1999, p.03.
- ALEMANY, Joan. *Os objectivos e os impactos económicos das reformas portuárias*. Trieste: **Jornal Aquapolis**, Novembro de 1999.
- ALVES, Augusto. **O porto de Porto Alegre na Evolução Urbana e no Imaginário da Cidade**. Porto Alegre: GEDURB/ UFRGS. Dissertação de Mestrado. Orientadora: Célia Ferraz de Souza. 2000.
- ALVES Jr., Dirceu. *Uma década de problemas expostos*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 05 mar. 2002, Segundo Caderno, p.01.
- ANDROVANDI, Adriana. *O destino dos pavilhões do Deprc*. **Jornal Correio do Povo**, Porto Alegre, 13 fev. 2000, p.24.
- ANZOLCH, Roni. Orient.: CASTELLO, Lineu S. **Evolução histórica do porto de Porto Alegre**. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, Propur, 1987, 89p.:il.
- APESAR do fogo, projeto de píer será mantido*. **Jornal Correio do Povo**, Porto Alegre, 30 jan.2001.
- ARANTES, Otília. **Urbanismo em fim de linha; e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica**. São Paulo: EDUSP, 1998. 224p.
- _____, VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia. **A Cidade do Pensamento Único – Desmanchando consensos**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2002, 192 p.
- ASSINADO contrato para a urbanização do cais – Obras de remodelação do porto da capital começam em 1997*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 24 agos. 1996, Geral, p.34.

- BARRIONUEVO, José. *Estado fica com porto*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 19 mar. 1997a, Política, p. 10.
- _____. *Guerra Aberta*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 08 abr.1997b, Política, p.10.
- _____. *Porto dos Casais*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 27 fev.1998a. Política, p.10.
- _____. *Acordo histórico – aprovado o Porto dos Casais*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 27 mar.1998b. Política, p.10.
- _____. *Casais*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 09 set.1998c. Política, p.10.
- BIENAL *redescobre o porto – “Projeto tem ótica de destruição”*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 10 jan.2000, Cultura, p.07.
- BOHRER, Maria Dalila. Orient.: COMAS, Carlos Eduardo Dias. **Integrações através de projetos estratégicos: potencialidades da Orla do Guaíba em Porto Alegre**. Propur,1997, 16p.
- BRAGA, Políbio Braga. *O cais do porto está sendo fatiado*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 14 jul. 2000, p.30.
- BRASIL. **Constituição República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1988.
- BRASIL. **Estatuto da Cidade – Lei N° 10.257**. Brasília: CONFEA, jul.2001.
- BRASIL. **Estatuto da Cidade - guia para implementação pelos municípios e cidadãos**. Brasília: Instituto Pólis/ Caixa Econômica Federal, 2001.
- BREMER, Ulisses Franz. **Rumo às Cidades Sustentáveis**. In: IV Congresso Nacional de Profissionais do CONFEA. São Paulo: CONFEA, 2001.
- BRUM, Eliane. *A Cidade reencontra seu porto - Os projetos que venceram a primeira etapa do concurso para reurbanização do cais serão debatidos hoje*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 04 jun. 1996, p.67-69.
- BURMEISTER, Newton. *Reordenando o Porto*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 27 mar. 1999, Opinião, p.13.
- CAIS do porto será revitalizado*. **Jornal do Comércio**, Porto Alegre, 16 jun. 1999, p.03.
- CAMPOS, Heleniza Ávila. *Revitalização em áreas centrais: reflexão sobre princípios e influências de experiências internacionais na realidade*

- brasileira*. In: **Anais do VIII Encontro Nacional da ANPUR**. Organização: Décio Rigatti. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 1999. 1 CD-ROM. Produzido por Semiotic Systems.
- CÂMARA reacende debate sobre muro da Mauá*. **Jornal Zero Hora**, 15 dez.1996, Geral, p.54.
- CAPITAL terá Marina pública*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 01 jul. 2000. Seção Região Metropolitana, p. 38.
- CARVALHO, Haroldo L. **Elementos para o Estudo da Urbanização Brasileira**. Passo Fundo: EDIUPF, Caderno Temático da Cultura Histórica 4, 1988.
- CASTRO, Antônio E., et al. **Política Urbana**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1985, 51 p.
- CENTRO ganhará mais vida à beira do rio – Muro da Mauá pode desaparecer*. **Jornal Zero Hora**, 29 mar.1998, Geral, p.48.
- COMPANS, Rose. *A emergência de um novo modelo no Rio de Janeiro : o “urbanismo de resultados”*. In: **Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro : PROURB- Programa de Pós-Graduação em Urbanismo ; Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1996, vol. 1, p. 215-223.
- _____. *O Paradigma das Global Cities nas estratégias de desenvolvimento local. Uma reflexão crítica*. In: **Anais do VIII Encontro Nacional da ANPUR**. Organização: Décio Rigatti. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 1999. 1 CD-ROM. Produzido por Semiotic Systems.
- COMPLEXO Cultural Usina. Um novo espaço para cultura e o lazer começa a nascer às margens do Guaíba*. **Viva no Sul**, Porto Alegre, 1996.
- CORRÊA, João Alexandre F., coord. POSSAMAI, Zita. **O Cais do Porto – 1900 a 1930**. Programa Monumenta: Porto Alegre/ RS, 2003.
- COSTA, Adriana Schwindt da; VILLELA, Ana Laura Vianna; OLIVEIRA, Ana Lúcia Costa de (orient.); e BÖHM, Mauro Fernando Normberg. *Renovação Urbana da Zona Portuária de Pelotas/RS: Caracterização e Delimitação por meio da apreensão da Morfologia Urbana*. In: **Anais do VIII Encontro Nacional da ANPUR**.

Organização: Décio Rigatti. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 1999. 1 CD-ROM. Produzido por Semiotic Systems.

*DERRUBADA do muro volta à pauta. **Jornal Correio do Povo**, Porto Alegre, 18 maio 1999, p. 13.*

*EDITAIS anunciam obras na Capital. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 22 abr. 1998, Geral, p.49.*

EMERIM, Dulci. *Porto dos Casais ganha apoio de vereadores. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 12 dez.1996, Geral, p.85.*

ERTEL, Lurdete. *Levantar Âncora. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 22 agos.1997a. Informe Econômico, p. 26.*

_____. *Cenas dos próximos capítulos da novela Porto dos Casais. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 04 set.1997b. Informe Econômico, p.30.*

_____. *Levantando âncora – parece que agora vai. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 02 jan.1998a. Informe Econômico, p.18.*

_____. *Glamour Portuário. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 10 fev.1998b. Informe Econômico, p.20.*

_____. *Provas de Fogo. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 12 mai.1998c. Informe Econômico, p.20.*

_____. *Cara nova à vista. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 18 nov.1998d. Informe Econômico, p.28.*

_____. *Mais longe do ataque. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 26 mar.1999. Informe Econômico, p.26.*

_____. *Âncora. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 14 ago. 2000. Informe Econômico, p. 14.*

_____. *Cerveja à vista! **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 28 dez. 2000. Informe Econômico, p. 33.*

_____. *Terra à vista. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 20 fev. 2002a, Informe Econômico, p.18.*

_____. *Terra à vista. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 11 abr. 2002b, Informe Econômico, p.28.*

_____. *Atraque. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 04 ago.2002c Informe Econômico, p.26.*

- ESCOLHIDO projeto para o novo Cais. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 17 agos.1996, Geral, p.38.
- ESCOSTEGUY, Luiz Felipe Alecastre. **Produção e Uso dos espaços centrais a Beira-rio em Porto Alegre (1809-1860)**. 1993. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre – RS.
- ESTADO: Rigotto recebe relatório de estudos do Porto dos Casais. Diário Popular*, Pelotas, 22 fev. 2004.
- ESTADO tem prazo para privatizar porto. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 28 mar.1997, Economia, p.20.
- ESTATUTO da Cidade faz um ano sem sair do papel. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 11 jul. 2002.
- FAYET, Carlos Maximiliano. *Uma proteção adventícia. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 29 jun. 1996, Opinião, Debate, p.19.
- FEPAM vai analisar obra no porto. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 27 mai.1998, Geral, p.54.
- FERNANDES, Ana Cristina. *Da reestruturação corporativa à competição entre cidades: Lições Urbanas sobre os ajustes de interesses globais e locais no capitalismo contemporâneo*. In: **Aliança e Competição entre Cidades**. Espaço & Debates. São Paulo: NERU, Ano XVII, nº41, 2001, p. 26-45.
- FERREIRA, Sílvio. *Cais do porto mais um projeto – Secretaria dos Transportes lança concurso para escolher um anteprojeto de arquitetura para os armazéns A e B. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 27 mar.1996, Geral, p.36.
- GIOVANAZ, Marlise Maria. *Temporalidades em Confronto: o patrimônio como objeto da História*. In: **Anais do VIII Encontro Nacional da ANPUR**. Organização: Décio Rigatti. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 1999. 1 CD-ROM. Produzido por Semiotic Systems.
- GLOCK, Clarinha. *Porto Alegre sempre brigou com o rio. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 20 mar. 1994, p.28.
- GONZATTO, Marcelo. *Planos para o centro da Capital. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 25 set.2000, Política, p.36.

- GOTTDIENER, Mark. *A teoria da crise e a reestruturação sócio-espacial: o caso dos Estados Unidos*. In: VALLADARES, Lícia, PRETECEILLE, Edmont (coord.). **Reestruturação Urbana: Tendências e Desafios**. São Paulo: Nobel, 1990. 227 p., p. 59-78.
- GOVERNADOR aprova os projetos do cais do porto. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 24 jun. 1996, Economia, p.45.
- GOVERNO prepara novo projeto para revitalização do porto. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 18 mai.1999, Geral, p.39.
- HALL, Peter. **Cidades do Amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 1995, 550 p.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1993, 349 p.
- HISTÓRICO do Porto de Porto Alegre. Estado do Rio Grande do Sul. Secretaria dos Transportes. Superintendência de Portos e Hidrovias. Porto Alegre.
- INCÊNDIO destrói galpão do Deprc - Depósito do Pavilhão das Tesouras foi consumido. **Jornal Correio do Povo**, Porto Alegre, 29 jan.2001.
- JANOT, Luiz Fernando. *Cirurgias Urbanas*. In: **Anais do IV Seminário da História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 1996, p. 752-760.
- KAPLAN, E. Ann (org.). **O mal-estar no pós-modernismo: teorias e práticas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993, 234 p.
- KLEINE, Johanna. *Centro ganhará vida à beira do rio*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 29 mar.1998, Geral, p.46.
- LASARTE, Josep Maria Ainaud de, et al. **Barcelona Contemporanea 1856-1999**. Barcelona: Institut d'Edicions/ Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1996, 275 p.
- LAGO, Roque. *O mais moderno complexo de cultura, lazer e negócios do Brasil*. **Revista Dito & Feito**. Encarte do governo do estado do Rio Grande do Sul. Maio de 1998, p.30-31.
- LANÇADO novo projeto para o porto da Capital. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 25 ago.2001, Geral, p.33.
- LIMA, Evelyn Furquim Werneck. *Espaços degradados: estratégias de desenvolvimento e sustentabilidade para duas áreas do Rio de Janeiro*. In: **Anais do VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo** – Historiografia da Cidade e do Urbanismo: Balanço da

- produção recente e desafios atuais. Salvador: PPGAU/UFBA/ANPUR, 2002. 1 CD-ROM. Produzido por CD+.
- LOPES, Pedro Dias. *Obras vão tornar porto da Capital mais competitivo – Ampliação do calado de hidrovia deve começar em abril*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 18 fev. 2002, Economia, p.17.
- LORES, Raul Juste. *Lavadas com dinheiro – obras milionárias transformam áreas urbanas decadentes em imãs para turistas e investimentos*. **Revista Veja**. São Paulo: Abril, Ano 36, nº07, 19 fev. 2003, p.66-69.
- MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre: história e vida da cidade**. Porto Alegre: UFRGS, 1973, 241p.:il.
- _____. **Porto Alegre: Origem e Crescimento**. 2ª ed. Porto Alegre: Ed. Unidade Editorial, 1999.
- MACEDO, Silvio Soares. *Espaços Livres*. In: **Paisagem e Ambiente – Ensaio**, nº 07. São Paulo: FAUUSP, 1995.
- MACIEL, Leandro e GONDA, Fernando. *Os projetos que concorrem para o porto da Capital*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 04 jul.1996, Geral, p.67-69.
- MALINSKY, Rogério. *Uma Janela para o Guaíba*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 05 fev.2000, Caderno de Cultura, p.04.
- MARICATO, Ermínia. *Dimensões da Tragédia Urbana*. In: **Anais do VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo – Historiografia da Cidade e do Urbanismo: Balanço da produção recente e desafios atuais**. Salvador: PPGAU/UFBA/ANPUR, 2002. 1 CD-ROM. Produzido por CD+.
- MARINA fica pronta até o verão*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 02 jul. 2000, p.51.
- MARINA Pública começa a ser concretizada*. **Jornal Correio do Povo**, Porto Alegre, 03 jul. 2000, Geral, p.07.
- MENDONÇA, Renato. *A Revelação da Bienal – Mostra chama atenção para espaço inédito em Pleno Centro*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 22 nº.1999, Segundo Caderno, p.01.
- _____. *Bienal redescobre o porto*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 10 jan.2000a, Segundo Caderno, Cultura, p.06.

- _____. *Estudo redesenha nova marina pública. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 14 jan.2000b, Segundo Caderno, Cultura, p.10.
- MORAES, Angélica de. *Bom senso é destruir apenas o supérfluo. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 19 jan.2000, Artes, p.04.
- MORRIS, A. E. J. **Historia de la forma urbana – Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial**. Barcelona: Gustavo Gilli, 1984.
- MONTEIRO, Charles. **Porto Alegre: urbanização e modernidade, a construção social do espaço urbano**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995, Coleção História, vol.4, 152p.
- MUNFORD, Lewis. **A Cidade na História: suas origens, desenvolvimento e perspectiva**. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1982.
- NASI, Eduardo; BARBOSA, Marcelo. *Fogo destrói Pavilhão das Tesouras. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 29 jan. 2001, Geral, p.38.
- NESRALLA, Ivo. *Uma Janela para o Guaíba. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 05 fev.2000, Caderno de Cultura, p.05.
- NOVAES, Washinton (coord.), RIBAS, Otto, e NOVAES, Pedro da Costa. **Agenda 21 Brasileira – Bases para Discussão**. Brasília: MMA/PNUD, 2000, 196p.
- _____. *Remédios para o estresse urbano. Jornal O Estado de São Paulo*, São Paulo, 4 jan.2002, Espaço Aberto, Caderno 2 – Cidades, p 33.
- NOVO estudo para revitalizar porto. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 10 ago. 1999, Geral, p. 33.
- NOVO Teatro da Ospa começa a nascer – o projeto vencedor é de Júlio Ramos Collares. Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 22 ago.1997, Geral, p. 55.
- O MURO da Mauá. Jornal Rua da Praia*, Porto Alegre, maio1996, p. 08-09.
- OLIVEIRA, Ana Lúcia Costa de, et al. *Renovação Urbana da Zona Portuária de Pelotas/RS: Caracterização e Delimitação por meio da apreensão da Morfologia Urbana*. In: **Anais do VIII Encontro Nacional da ANPUR**. Organização: Décio Rigatti. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 1999. 1 CD-ROM. Produzido por Semiotic Systems.

- OLIVEIRA, Naia et al. **Vazios Urbanos em Porto Alegre – Uso capitalista do solo e implicações sociais**. Porto Alegre: Fundação de Economia e estatística Siegfried Emanuel Heuser, 1989, 88p.
- OUTRA área do cais para o lazer*. **Jornal Correio do Povo**, Porto Alegre, 12 jun. 1999, p.06.
- PAZ, Vítor. *Um lugar para os navios abandonados no porto*. **Jornal Gazeta Mercantil**, Porto Alegre, 18 set. 2000, p. 01.
- PINTO, Hermes Pons e TOSCANI, Renato Brustoloni. *Porto de Porto Alegre*. 1997. Disponível em: <<http://www.sops.rs.gov.br/cais.htm>>. Acesso em: set. 2003.
- PORTAL do Cais de Porto Alegre*. **Jornal da Construção Civil**, Porto Alegre, out. 2002, Restauração, p.04.
- PORTO ALEGRE. Diretrizes para a revitalização do cais Mauá*. Secretaria Municipal da Cultura. Porto Alegre.
- PORTO Alegre é finalista na luta por centro cultural*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 28 jul. 2004, Segundo Caderno, p.07.
- PORTO Alegre quer ficar perto do Guaíba*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 22 nov. 1999, Cultura, p.08.
- PORTO da Capital registra movimentação recorde*. **Jornal do Comércio**, Porto Alegre, 29 jul. 2003, Caderno Economia, ed. 47, ano 71, p.07.
- PORTO redefine prioridade – Só o Gasômetro terá atividade não-portuária*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 16 ago.2000, Geral, p.34.
- PORTO dos Casais – projeto classificado em primeiro lugar no concurso*. **Boletim Informativo do IAB/RS**: Porto Alegre, Setembro de 1996, p. 06-07.
- PORTO ganha complexo turístico*. **Jornal Correio do Povo**, Porto Alegre, 24 mar. 1996, p.09.
- PORTO*. **Jornal Gazeta Mercantil**, Porto Alegre, p. 02, 14 jun.1999.
- POWELL, Kenneth. **La Transformación de la Ciudad**. Barcelona: Blume, 2000, 255p.
- PREFEITURA e Estado assinam um pacote de compromissos*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 27 mar.1998, Geral, p.53.
- PREFEITURA quer porto da Capital*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 11 mar.1997, Economia, p.26.

- PRESTES, Leone. *LOFTS entre o centro e o Guaíba*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 30 set. a 06 out. 2003, Casa & Cia – Especial Casa Cor RS 2003, n° 264, 32p.
- PROENÇA, Nelson. *O embarço do governador*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 29 abr/2000, Opinião, p.13.
- PROGRAMA Monumenta Porto Alegre. Viabilidade Técnica*. Porto Alegre: Monumenta/BID/Ministério da Cultura, Caderno 4, 2001.
- PROJETO do Píer deverá sofrer alterações*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 31 jan. 2001, p.38.
- PROJETO prevê restauração do Cais do Porto*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 12 jun. 1999, p.41.
- PROJETO para a faixa portuária de Porto Alegre integra a cidade ao rio Guaíba*. **Revista Projeto/Design**. São Paulo: Arco, n. 213 (out. 1997), p.82-83:il.
- PROPOSTAS para o cais incluem derrubada do Muro da Mauá – concurso nacional de Arquitetura apontou três projetos finalistas*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 19 jun. 1996, p.48.
- RAUBER, Vicente. **Prevenir é o melhor remédio – Sistema de Proteção contra inundações e alagamentos em Porto Alegre**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1992, p.07-15.
- REFORMA de pórtico do cais começa em julho*. **Jornal Correio do Povo**, Porto Alegre, 29 jun. 2002, p.12.
- RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Plano Hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, 1961.
- RIO, Vicente del. **Introdução ao Desenho Urbano no processo de planejamento**. São Paulo: PINI, 1990, 198 p.: il.
- _____. *Considerações sobre o desenho da cidade pós-moderna*. In: **Anais do 7º. Encontro Nacional da ANPUR**, vol. 1. Recife: ANPUR, 1997, p. 685-714.
- _____ e SANTOS, Ana Maria Gomes dos. *A Outra Urbanidade: A construção da cidade pós-moderna e o caso da Barra da Tijuca*. In: RIO, Vicente del (org.). **Arquitetura: Pesquisa & Projeto**. São Paulo: ProEditores; Rio de Janeiro: FAU UFRJ, 1998, p. 101-120.

- ROSO, Larissa. *Porto novo para a arte contemporânea*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 30 abr. 2003, p.30.
- SASSEN, Saskia e ROOST, Frank. *A cidade: local estratégico para a indústria global do entretenimento*. In: Aliança e Competição entre Cidades. **Espaço & Debates**. São Paulo: NERU, Ano XVII, nº41, 2001, p.66-74.
- SCHIAVONI, Alexandre, LAZZARI, Alexandre. **Projeto: Atrás daquele muro existe um porto**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre e Secretaria Municipal de Cultura, 1993.
- SCHIRMER, Lauro. *Afundando o Porto dos Casais*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 13 mar.1999, Opinião, p.17.
- SCOTT, Allen J. et.al. *Cidades-regiões Globais*. In: Aliança e Competição entre Cidades. **Espaço & Debates**. São Paulo: NERU, Ano XVII, nº41, 2001, p. 11-25.
- SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. 2ª ed., São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999, p. 24.
- SERPA, Ângelo. *Clonagem de Paisagens: Como alguns projetos de intervenção transformam as paisagens urbanas em não-lugares*. In: VASCONCELLOS, Pedro de Almeida, e SILVA, Sylvio Bandena de Mello e. (org). **Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira**. Salvador: UFBA, Editora da Universidade Federal da Bahia, 1999.
- SILVA, Jaime. *Dólares do BID irão restaurar prédios – Primeira reforma com fundos do projeto Monumenta será no pórtico do cais do porto*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 29 jun.2002, Geral, p.38.
- SINGER, Paul. **Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana**. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1974.
- SOUZA, Célia Ferraz de. *Porto Alegre, cem anos de aterros: uma estratégia de desenvolvimento morfológico*. In: **Seminário de História da Cidade e do Urbanismo** (7:2002: Salvador). Caderno de Resumos: Historiografia da Cidade e do Urbanismo: balanço da produção recente e desafios atuais. Salvador: UFBA, 2002.
- _____. **Trajetórias do Urbanismo em Porto Alegre**. In: LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM, 1999, p.83-101.

- _____, e MÜLLER, Dóriz Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: UFRGS, 1997, 119p.:il.
- STREIBEL, Martin. **Porto Alegre: Brasil**. Porto Alegre: Editora da Imagem, 1994, 80p.
- STROHAECKER, Tânia Marques. *Porto Alegre no limiar do século XX: modernidade e exclusão*. In: **Anais do IV Seminário da História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 1996, p. 814-828.
- TABB, William K. *As cidades mundiais e a problemática urbana: os casos de Nova York e Tóquio*. In: VALLADARES, Lícia, PRETECEILLE, Edmont (coord.). **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel, 1990. 227 p., p. 192-221.
- TEATRO da Ospa fica no papel*. **Jornal do Comércio**, Porto Alegre, 21 set.1999, Panorama, p. 01.
- TÉCNICOS defendem o Muro da Mauá*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 05 jun. 1996, Geral, p.48.
- TEIXEIRA, Carlos M. "**Em Obras: História do Vazio em Belo Horizonte**". Rio de Janeiro: Cosac & Naify Edições, 1998, 336 p.
- TESOURAS Abertas*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 01 jul. 2000, p.18.
- TINOCO, Alexandre de Carvalho. *Integração ou Fragmentação? O impasse gerado pelo fetichismo da desconcentração*. In: Aliança e Competição entre Cidades. **Espaço & Debates**. São Paulo: NERU, Ano XVII, nº41, 2001, p.46-65.
- TRÊS projetos para o cais*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 04 jul.1996, p.67-69.
- VAZ, José Carlos. *Vida nova para o centro da cidade*. **Dicas**, Porto Alegre, maio 1995, nº 31.
- VAZ, Lilian Fessler e Silveira, Carmem Beatriz. *Projetos Urbanísticos para os Vazios Urbanos e as Áreas Centrais*. In: **Anais do VIII Encontro Nacional da ANPUR**. Organização: Décio Rigatti. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 1999. 1 CD-ROM. Produzido por Semiotic Systems.
- VERBA Cultural*. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 27 jun. 2002, Informe Especial, p.03.

VIEIRA, Natália Miranda. **O lugar da história na cidade contemporânea; revitalização do Bairro do Recife X recuperação do Pelourinho.** 2000. 260f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador – BA.

ZIMMERMANN, Sérgio Luiz Duarte. **Porto dos Casais.** Porto Alegre, 1997.

- Textos retirados de sites da internet:

ADUFRGS (Associação dos Docentes da UFRGS). **Utilização do cais Mauá suscita polêmica.** Adverso 65, ed.100, 22 fev.2001. Disponível em: <http://www.adufrgs.org.br/asp/adverso_65/seção100.htm>. Acesso em: mai. 2003.

BOLSSON, Ana Carolina. *Estilo: Às margens do Guaíba.* **Diário Popular.** Pelotas, 12 out.2003. Disponível: <http://www.diariopopular.com.br/12_10_03.html>. Acesso em: out. 2003.

BOUCHÉ, Nancy. *Entrevista.* In: **Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades.** Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Caderno de Urbanismo, n. 2, 2000. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/paginas/noticiascaderno.htm>>. Acesso: 10 mai. 2002.

CAIS do Porto da capital gaúcha será palco da Casa Cor RS 2003. Outubro, 2003. Disponível em: <<http://planetaimovel.com/conteudo/decoracao/decoracaoeventos/2003/casacorrs.asp>>. Acesso em: out. 2003.

CAJUEIRO, Bruno e VIGLIO, Marcelo. **Fragmentos Urbanos e Resquícios da Cidade Modernista.** Julho, 2002. Disponível em: <www.rioarquitetura.hpg.ig.com.br/lapa.htm>. Acesso em: 16 nov. 2002.

CASAGRANDE, Diego. *Deve ser derrubado?* **Opinião Livre**, n.496, Agosto, 2003. Disponível em: <http://www.opiniaolive.com.br/ponto_de_vista_anteriores.asp>. Acesso em: 16 ago. 2003.

CIVA, Gláucia. **Programa recupera prédios históricos de Porto Alegre.** Redação Terra, dezembro, 2001. Disponível em: <<http://www.terra.com.br/redacaoterra/glauciaciva/portoalegre.html>>. Acesso em: 22 fev.2003.

- CLICHEVSKY, Nora. *Vazios Urbanos nas Cidades Latino-Americanas*. In: **Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades**. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Caderno de Urbanismo, n. 2, 2000. Disponível em: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/paginas/noticias_caderno.htm>. Acesso: 10 mai. 2002.
- DAUDT, Rafael. **Quem paga por Docklands?** Outubro, 2002. Disponível em: <www.redemoinho.com/023urb1.html>. Acesso em: 22 nov. 2002.
- ENQUETE**. In: **Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades**. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Caderno de Urbanismo, n. 2, 2000. Disponível em: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/paginas/noticias_caderno.htm>. Acesso: 10 mai. 2002.
- IATAURO, Rafael. **Responsabilidade Social**. Tribunal de Contas do Paraná. Disponível em: <http://www.federativo.bndes.gov.br/bf_bancos/Noticias/n_0001563.pdf>. Acesso: abr. 2003.
- JÁUREGUI, Jorge Mário. **“A outra opção de desenvolvimento do Rio”**. Março 2001. Disponível em: <<http://www.jauregui.arq.br>>. Acesso em: 10 mai. 2002.
- LIMA, Rogério. **Prós e contras da revitalização de centros urbanos**. Março, 2002, Reportagens. Disponível em: <<http://www.comciencia.br/reportagens/cidades/cid02.htm>> . Acesso: 03 abr. 2003.
- KIEFER, Arquitetos. **Porto dos Casais – Memória de Projeto**. Disponível em: <<http://www.kiefer.com.br/projetos.php/portoc>>. Acesso em: 10 mar. 2003.
- MAGALHÃES, Sérgio Ferraz. *Princípio da Contiguidade*. In: **Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades**. Caderno n. 2, 2000. Disponível em: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/paginas/noticias_caderno.htm>. Acesso: 10 mai. 2002.
- MARQUES, Maria Silvia Bastos et al. *Globalização da Economia*. In: **A Globalização da Economia**. Caderno n. 1, 1999. Disponível em: <www.rio.rj.gov.br/smu/paginas/noticias_caderno_ed2-6.htm>. Acesso: 15 nov.2002.
- MASCARÓ, Juan Luis e MASCARÓ, Lúcia. **Densidade, ambiência e infraestrutura urbana**. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc000/bases/texto102.asp>. Acesso em: 10 dez. 2002.

- MENDONÇA, Adalton da Motta. **Vazios e ruínas industriais. Ensaio sobre friches urbaines.** Junho, 2001. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/bases/texto083.asp>. Acesso em: 22 nov. 2002.
- MENEGUELLO, Cristina. **O passado das cidades do futuro.** Março, 2002. Disponível em: <<http://www.comciencia.br/reportagens/cidades/cid17.htm>>. Acesso: 03 abr. 2003.
- MEUCCI, Nádya Raupp. **Breve Histórico de Porto Alegre.** 1999. Disponível em: <www.portoalegre.rs.gov.br/historico.rtf>. Acesso em: 10 set. 2003.
- NOVIDADE no cais: curiosos ambientes habitam os armazéns - Flagrante da obra à beira do Guaíba.* **Jornal Correio do Povo.** Porto Alegre, 20set.2003. Disponível em: <<http://www.correiodopovo.com.br/jornal/vitrine/N160/html/06NOVIDA.htm>>. Acesso em: out. 2003.
- OLIVEIRA, Francisco Leal de. *Vazios Urbanos no Rio de Janeiro.* In: **Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades.** Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Caderno de Urbanismo, n. 2, 2000. Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/paginas/noticiascaderno.htm>>. Acesso: 10 mai. 2002.
- PEREIRA, Fábio Henrique Ribeiro. **Lei 10.257/01 – O Estatuto da Cidade.** Disponível em: <http://www.estatutodacidade.com.br/artigos/leitor_abril2002.html>. Acesso: abr. 2003.
- PEREIRA, Luis Portella. **O Estatuto da Cidade.** 2001. Disponível em: <http://www.estatutodacidade.com.br/artigos/leitor_abril2002.html>. Acesso: abr.2003.
- PORTAS, Nuno. *Do Cheio ao Vazio.* In: **Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades.** Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Caderno de Urbanismo, n. 2, 2000. Disponível em: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/paginas/noticias_caderno.htm>. Acesso: 10 mai. 2002.
- REIS, Fábio J. Garcia dos. **Patrimônio Cultural: revitalização ou utilização.** Fevereiro, 2001. Disponível em: <<http://www.unisal-lorena.br/nova/patrimoniocultural.doc>>. Acesso em: 16 ago. 2003.

- REZENDE, Fernando. *Descentralização Fiscal*. In: **A Globalização da Economia**. Caderno n. 1, 1999. Disponível em: <www.rio.rj.gov.br/smu/paginas/noticiascadernoed2-6.htm>. Acesso: 15 nov.2002.
- RIO, Vicente del. **Em busca do tempo perdido. O Renascimento dos centros urbanos**. Fevereiro 2000. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp028.asp>. Acesso em: 20 mai. 2003.
- _____. **Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos**. Agosto, 2001. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/bases/texto091.asp>. Acesso em: 12 set. 2002.
- RIO GRANDE DO SUL. **Porto de Porto Alegre**. Disponível em: <<http://www.agergs.rs.gov.br/bibliot/estudos/estudo2.html>>. Acesso em: 22 fev. 2003.
- SANTANA, Geraldo. **IPTU de imóveis sem uso será mais caro**. JC Online. Recife, Caderno Cidades, 12 agosto 2001. Disponível em: <http://www.uol.com.br/JC/Cidades/_2001/1208/indice.htm>. Acesso em: abr.2003.
- SASSEN, Saskia. *As Cidades na Economia Global*. In: **A Globalização da Economia**. Caderno n. 1, 1999. Disponível em: <www.rio.rj.gov.br/smu/paginas/noticias_caderno_ed2-6.htm>. Acesso: 15 de nov.2002.
- SILVA, Raquel Coutinho Marques da. *Urbanismo para uma Cidade Mundial*. In: **A Globalização da Economia**. Caderno n. 1, 1999. Disponível em: <www.rio.rj.gov.br/smu/paginas/noticias_caderno_ed2-6.htm>. Acesso: 15 de nov.2002.
- TONOLLIER, Odir. **A Gestão e o Controle Compartilhado**. Disponível em:<www.portoalegre.rs.gov.br/democraciaparticipativa/Odir%20Tonollier.rtf>. Acesso em: 10 dez. 2002.
- TUMA, Romeu. **Estatuto da Cidade ganha Ministério**. Folha de São Paulo, 2003. Disponível em:<<http://www.pfl.org.br/artigos/1000000044.asp>> Acesso em: out.2003.
- VAZ, Lilian Fessler. **O Rio de Janeiro e suas centralidades, velhas e novas**. Março 2000. Disponível em: <www.fadu.uba.ar/catedras/gropius/publicacion/text302.pdf>. Acesso: 22 mar. 2003.

VOGT, Carlos. **As Cidades e os Muros**. Março 2002. Disponível em: <www.comciencia.br/reportagens/cidades/cid01.htm>. Acesso: 03 abr. 2003.

VOLKMER, José Albano. **A Orla e o Porto dos Casais**. Julho 2004. Disponível em: <<http://www.iab-rs.org.br>>. Acesso em: ago. 2004.

ZANCHETI, Silvio Mendes. **Os Processos Recentes de Degradação e Revitalização Urbana no Brasil**. 1998. Disponível em: <www.urbanconservation.org/textos/lisboa98.htm>. Acesso em: out. 2002.