

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

MANOELA BARBOZA RODRIGUES

A ORLA DO GUAÍBA EM TRANSFORMAÇÃO:

Pontal do Estaleiro, o Grande Projeto Urbano da Orla Central em Porto
Alegre/RS.

PORTO ALEGRE

2019

MANOELA BARBOZA RODRIGUES

A ORLA DO GUAÍBA EM TRANSFORMAÇÃO:

Pontal do Estaleiro, o Grande Projeto Urbano da Orla Central em Porto Alegre/RS.

Trabalho apresentado como Trabalho de Conclusão de Curso para a obtenção do título de Bacharel em Geografia. Instituto de Geociências da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto Soares Rodrigues

PORTO ALEGRE

2019

RESUMO

Em meio a um cenário global de competição entre cidades e de marketing urbano para atrair turistas, empresas e investimentos estrangeiros, Porto Alegre abre as portas para o setor privado se instalar às margens do Guaíba com um megaempreendimento, o Pontal, na Ponta do Melo, local popularmente conhecido como Pontal do Estaleiro Só. Empreendimentos como este - que nesta pesquisa foi caracterizado como Grande Projeto Urbano (GPU) - são uma tendência global que ganham força na América Latina e no Brasil e estão modificando a paisagem e impactando a organização espacial das grandes cidades em uma escala e velocidade crescente. Nesta pesquisa, avaliamos a atual situação da Orla Central, a relação que a população mantém com esse espaço e, ao traçar as características e tendências dos GPUs através do referencial teórico, verificar a compatibilidade deste os tipos de usos que o frequentador da orla privilegia.

Palavras-chave: Orla do Guaíba; Pontal; Grandes Projetos Urbanos; Orla Central; Pontal do Estaleiro.

ABSTRACT

In a global scenario of competition between cities and urban marketing to attract tourists, companies and foreign investments, Porto Alegre opens the door for the private sector to settle on the lake shore of Guaíba with a mega venture, Pontal, in Ponta do Melo, popularly known as Pontal do Estaleiro Só. Enterprises such as this one - which in this research was characterized as the Great Urban Project (GPU) - are a global trend gaining momentum in Latin America and Brazil and are changing the landscape and impacting the spatial organization of large cities at an increasing scale and speed. On this research, we evaluate the current situation of the central lake shore, the relationship that the population maintains with this space and, by tracing the characteristics and trends of GPUs through the theoretical framework, verify the compatibility of these types of uses that the regulars privileges.

Key-words: Orla do Guaíba; Pontal; Great Urban Project; Orla Central; Pontal do Estaleiro.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de localização da Bacia Hidrográfica do Guaíba.....	12
Figura 2 - Mapa de localização dos setores da Orla do Guaíba.....	14
Figura 3 - Mapa com a delimitação e localização do recorte espacial.....	17
Figura 4 - Quadro resumo da metodologia utilizada na pesquisa.....	18
Figura 5 - Quadros de resumo dos diagnósticos do setores 5, 6 e 7 do documento “Diretrizes Urbanísticas para a Orla do Guaíba no Município de Porto Alegre”.....	35
Figura 6 - Implantação Geral Esquemática.....	39
Figura 7 - Gráficos de detalhamento do uso do frequentador.....	41
Figura 8 - Gráfico de usos e atividades.....	42
Figura 9 - Gráfico de pontos favoritos da Orla Central.....	42
Figura 10 - Gráfico de frequência na Orla Central antes da reforma.....	44
Figura 11 - Fim de tarde na passarela.....	45
Figura 12 - Artista de rua faz sua apresentação.....	45
Figura 13 - Grupo praticando futevôlei nas quadras de areia.....	46
Figura 14 - Equipamento de ginástica junto ao calçadão e ao fundo espaços vegetados vazios.....	47
Figura 15 - Anfiteatro Pôr-do-Sol e entorno.	48
Figura 16 - Imagem ilustrativa do projeto para o trecho 2.....	48
Figura 17 - Imagem ilustrativa do projeto para o trecho 3.....	50
Figura 18 - Parte do trecho já cercado para obras.....	51
Figura 19 - Técnico realiza levantamento topográfico da área e terreno em processo de terraplanagem.....	51
Figura 20 - Entorno do Iberê Camargo, ao fundo, prédio sede da fundação....	52
Figura 21 - Imagens ilustrativas do projeto do Pontal.....	53
Figura 22 - Imagens ilustrativas do projeto do Pontal.....	53
Figura 23 - Imagem ilustrativa do projeto do Parque do Pontal.....	54
Figura 24 - Empreendimento em construção. Foto de novembro de 2019.....	55

Figura 25 - Quadro de caracterização do Pontal como um Grande Projeto Urbano.....	62
Figura 26 - Imagem ilustrativa do primeiro projeto para o Pontal.....	65
Figura 27 - Pirâmide etária e gráficos de perfil dos participantes do questionário.....	69
Figura 28 - Mapa de espacialização dos participantes do questionário.....	70
Figura 29 - Gráfico de outros pontos frequentados na Orla do Guaíba em Porto Alegre.....	71
Figura 30 - Mapa de espacialização e fluxo dos frequentadores.....	72
Figura 31 - Mapa de espacialização dos não frequentadores.....	73
Figura 32 - Gráfico de atrativos para os não frequentadores.....	74
Figura 33 - Gráfico de opinião sobre os projetos do trecho 2 e 3.....	75
Figura 34 - Gráfico de opinião sobre o Pontal.....	76
Figura 35 - Mapa mental das principais questões e opiniões positivas sobre o projeto do Pontal.....	77
Figura 36 - Mapa mental das principais questões e opiniões negativas sobre o projeto do Pontal.....	78
Figura 37 - Gráfico de intervenções para qualificação da Orla Central.....	79

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	7
2. A ORLA DO GUAÍBA NO PASSADO E NO PLANEJAMENTO URBANO	21
2.1 Retomada histórica dos usos do Lago Guaíba e sua Orla Central	21
2.2 Os projetos de revitalização para Orla Central	30
3. A ORLA CENTRAL HOJE: CARACTERIZAÇÃO DA ATUAL SITUAÇÃO	40
3.1 Trecho 1: Ponto de encontro	43
3.2 Trecho 2: Área de entretenimento e eventos	47
3.3 Trecho 3: Área esportiva	49
3.4 Trecho 4: A área privada da Orla Central	51
3.5 Trecho 5: Pontal	52
4. REFERENCIAL TEÓRICO	56
4.1 O Espaço Urbano Capitalista: produção, agentes e a cidade como negócio	56
4.2 Porto Alegre: Metrópole e Cidade Global	58
4.3 Os Grandes Projetos Urbanos	60
5. PONTAL: UM GRANDE PROJETO URBANO NA ORLA DO GUAÍBA	64
5.1 De Ponta do Melo para Pontal do Estaleiro: histórico da área do Pontal	64
5.2 A visão do frequentador da Orla Central	68
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	82
7. REFERENCIAIS	84

1. INTRODUÇÃO

É comum ouvir do porto-alegrense que a cidade foi construída de costas para o Lago Guaíba. Se por décadas Porto Alegre esteve “de mal” com o lago, nos últimos 20 anos, desde o Plano Diretor de 1999, começou a se pensar na reconciliação da cidade e da população com suas águas. Em 2007 anunciou-se a, ainda não realizada, “revitalização” do Cais Mauá. Em 2015 as ideias começaram a sair do papel, e, agora, em 2019, a revitalização da Orla do Guaíba é pauta importante da gestão municipal.

Em junho de 2018, finalmente a Prefeitura de Porto Alegre inaugura a “Nova Orla do Guaíba”, trecho localizado entre a Usina do Gasômetro e a Rótula das Cuias, que estava em obras de revitalização desde outubro de 2015. Conforme dados da Prefeitura, divulgados pelo *site* de notícias G1, fechado um mês após a abertura, o local recebeu cerca de 200 mil visitantes, com uma média de 50 mil por fim de semana. Nem as baixas temperaturas do inverno gaúcho impediu a presença da população com grandes públicos, ficando evidente o clamor da capital por espaços públicos e gratuitos de lazer. O prefeito Nelson Marchezan Júnior, afirma que

"Pela situação financeira da prefeitura nos últimos anos nós estamos impossibilitados de tomar financiamentos internacionais então a gente está buscando outras alternativas de recursos privados, para que a gente possa continuar na mesma linha oferecendo a orla, oferecendo o Guaíba para o desfrute de todos os habitantes" (06/2018, G1-RS).

Em meio a um cenário global de competição entre cidades e de marketing urbano para atrair turistas, empresas e investimentos estrangeiros, Porto Alegre abre as portas para o setor privado se instalar às margens do Guaíba com um megaempreendimento, o Pontal, na Ponta do Melo, local popularmente conhecido como Pontal do Estaleiro Só. Sob a premissa de revitalização da orla, o projeto do Pontal, já aprovado e em fase de construção,

prevê um *shopping center*, hotel 5 estrelas, centro de eventos, escritórios e um setor vinculado à área da saúde. Em contrapartida, um parque público ao redor da grande construção que promete ser o novo cartão postal da capital gaúcha.

Em paralelo a abertura do trecho “Nova Orla do Guaíba”, o Pontal dá início às vendas e a divulgação do seu projeto final e aprovado (que vinha em tramitação sob polêmicas desde 2008, sofrendo diversas alterações, como esta pesquisa pretende abordar ao fazer uma retomada histórica do caso), e inaugura, no local do empreendimento, dia 07 de julho de 2018, um ponto de vendas e uma estrutura aberta ao público semelhante ao futuro parque. Assim, a empresa coloca como uma das frentes de sua publicidade o Parque do Pontal, o parque público que casa com o discurso do poder municipal de renovar a relação da população com as águas do Guaíba.

Empreendimentos como este - que nesta pesquisa foi caracterizado como Grande Projeto Urbano - são uma tendência global que ganham força na América Latina e no Brasil e estão modificando a paisagem e impactando a organização espacial das grandes cidades em uma escala e velocidade crescente. Com a descrença popular, cada vez maior, de que poder público municipal promova melhorias nos equipamentos urbanos em curto e médio prazo, estes projetos de iniciativa privada vêm sendo aceitos e, inclusive, desejados pela população local. Se aposta no setor privado para suprir as carências urbanas, principalmente aquelas relacionadas ao lazer, recreação e a vida social. Neste cenário, se torna fundamental fazer uma reflexão sobre estes Grandes Projetos Urbanos.

O espaço da orla se destaca em Porto Alegre como ponto de conflito entre diferentes agentes sociais e seus ideais de cidade, e, nos últimos anos, se percebe o avanço e a força do setor imobiliário nesta disputa. Temos, agora, o projeto do Pontal do Estaleiro representante desta frente, e, diante disso, colocamos como **pergunta de pesquisa**: Como se configura a disputa pelo espaço urbano da orla do Guaíba com a instalação de um Grande Projeto Urbano no Pontal do Estaleiro?

A partir desta perspectiva de que a Orla do Guaíba é um espaço de interesses e disputas na produção do espaço urbano de Porto Alegre, e de que o Pontal representa um ideal urbano que privilegia determinados usos deste espaço em detrimento de outros, esta pesquisa tem como **objetivo geral** avaliar o que significa para a cidade e seu futuro a instalação de um empreendimento como o Pontal. Este objetivo será alcançado a partir da indicação dos usos e a relação que Porto Alegre, através da sua população, têm com a Orla. Faz-se importante, então, identificar e traçar as características e tendências do projeto de cidade que está em curso na capital gaúcha.

Assim, se estabelece como **objetivos específicos** da pesquisa:

- Avaliar a atual ocupação e uso da Orla Central do Guaíba;
- Identificar os agentes da produção do espaço urbano atuantes neste espaço;
- Identificar e traçar as características e tendências do projeto de cidade que está em curso na capital gaúcha;
- Caracterizar o Pontal como um Grande Projeto Urbano e apontar as tendências que este tipo de projeto traz para a cidade, especialmente para o restante da orla e bairros adjacentes;
- Verificar a compatibilidade deste GPU com o ideal de cidade e de uso da orla do frequentador da Orla do Guaíba.

Este tema desta pesquisa foi escolhido porque pensamos que é essencial o debate de que tipo de cidade queremos e qual cidade está sendo produzida a partir dos Grandes Projetos Urbanos, olhando especialmente para Porto Alegre e sua Orla Central. Na Geografia, trabalhos anteriores já estudaram os processos urbanos na Orla do Guaíba e, agora, o projeto do Pontal é o fato novo que surge e impacta/reformula este espaço.

1.1 Recorte Espacial

O Lago Guaíba está inserido na Bacia Hidrográfica do Lago Guaíba, situada no leste do Estado do Rio Grande do Sul com uma área de 2.523,62 km², como mostra a figura 1. Os principais cursos de água da bacia são o Arroio do Petim, Arroio Araçá, Arroio Capivara, Arroio Douradinho e o Lago Guaíba, abrangendo de forma parcial ou total, 14 municípios, entre eles municípios importantes da região como Canoas, Guaíba, Porto Alegre, Tapes, Triunfo e Viamão. Conforme informações divulgadas pela Secretaria do Meio Ambiente e Infraestrutura do RS: “Os principais usos de água destinam-se ao abastecimento público e irrigação. O forte grau de urbanização na área gera diversos problemas ambientais, que comprometem a qualidade da bacia. A poluição industrial e o baixo índice de tratamento do esgoto doméstico são alguns exemplos.” (SEMA – RS)

O Lago Guaíba, com área de 482,2 km², é formado principalmente por contribuições de outras bacias: 84,6% do rio Jacuí, 7,5% dos Sinos, 5,2% do Caí, 2,7% do Gravataí e o restante das águas dos arroios situados nas margens (Comitê do Lago Guaíba). O Guaíba já foi conceituado como “rio”, “estuário”, “lago” e, até mesmo, “na dúvida entre o correto termo recomendou-se a utilização do nome apenas como ‘Guaíba’, sem designação” (CHEBATAROFF, 1959; OLIVEIRA, 1976; 1981). Até hoje o tema gera discussão, inclusive no meio científico. Nesta pesquisa vamos adotar a definição de lago, sustentada no Atlas Ambiental de Porto Alegre, que caracteriza o Guaíba como lago porque:

- “1) os rios que nele desembocam formam um delta; (...)
- 2) cerca de 85% da água do Guaíba fica retida no reservatório por um grande período de tempo; (...)
- 3) o escoamento da água é bidimensional, formando áreas com velocidades diferenciadas, típico de um lago;
- 4) os depósitos sedimentares das margens possuem geometria e estrutura características de um sistema lacustre;
- 5) a vegetação da margem é de matas de restinga, identificadoras de cordões arenosos lacustres ou oceânicos.”

(MENEGAT, 1998)

Existe o interesse político e econômico nesta discussão pois legalmente um lago tem margem de área de preservação permanente (APP) - que restringe a ocupação, urbanização e construção - menor do que um rio. Enquanto, no Código Florestal, um rio tem 500 metros de APP, um lago tem apenas 30. Legalmente o Guaíba foi considerado um rio até 2016, quando foi oficializado como um lago, o que gerou muita polêmica pois havia grupos contrários que afirmavam que a mudança estaria sendo feita por interesses do setor imobiliário. Entendemos que o problema – assim como a possibilidade de solução e proteção ambiental – está na legislação e não na definição científica do corpo hídrico.

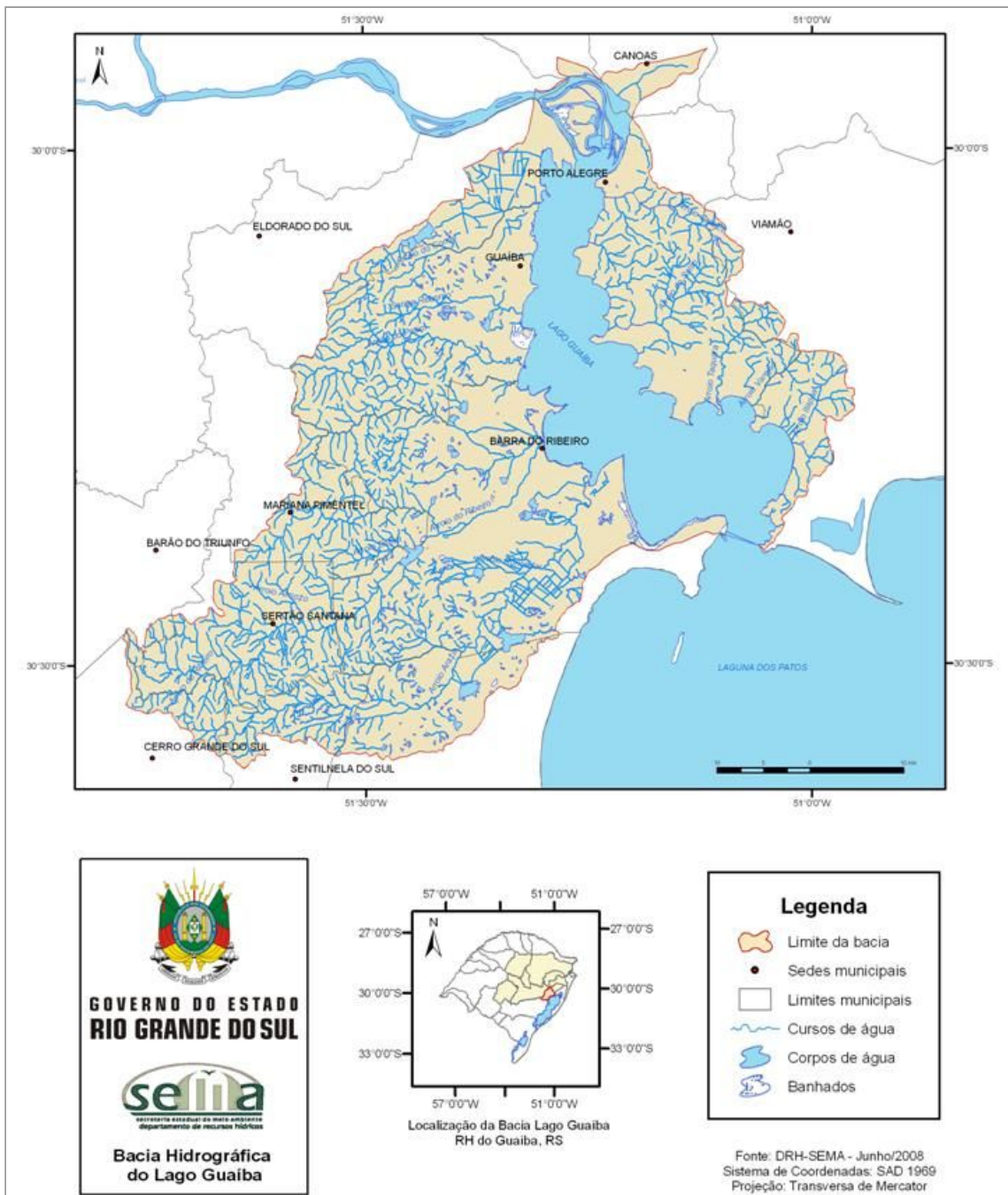


Figura 1. Mapa de localização da Bacia Hidrográfica do Guaíba. Fonte: SEMA - RS.

O município de Porto Alegre possui uma orla de cerca de 70 km de extensão às margens do Guaíba. Ao longo desta área, encontramos diferentes ocupações, usos e potencialidades, como, por exemplo, zona portuária, áreas preservadas, espaços públicos e áreas privadas. A seguir, com auxílio da setorização realizada pelo Grupo de Trabalho da Orla - da Prefeitura Municipal de Porto Alegre - nos Relatórios Orla de 2003 e 2006, e dos trabalhos de

campo realizados durante esta pesquisa, faremos um apanhado geral da situação destas áreas para que possamos localizar e contextualizar o recorte espacial da pesquisa. Dividimos a orla em quatro setores: norte, central, sul e extremo sul. Importante ressaltar que a Orla Norte na verdade está às margens do Jacuí e não do Guaíba, mas, para os fins deste trabalho, será considerada pois está no município de Porto Alegre. No mapa a seguir localizamos esses setores.

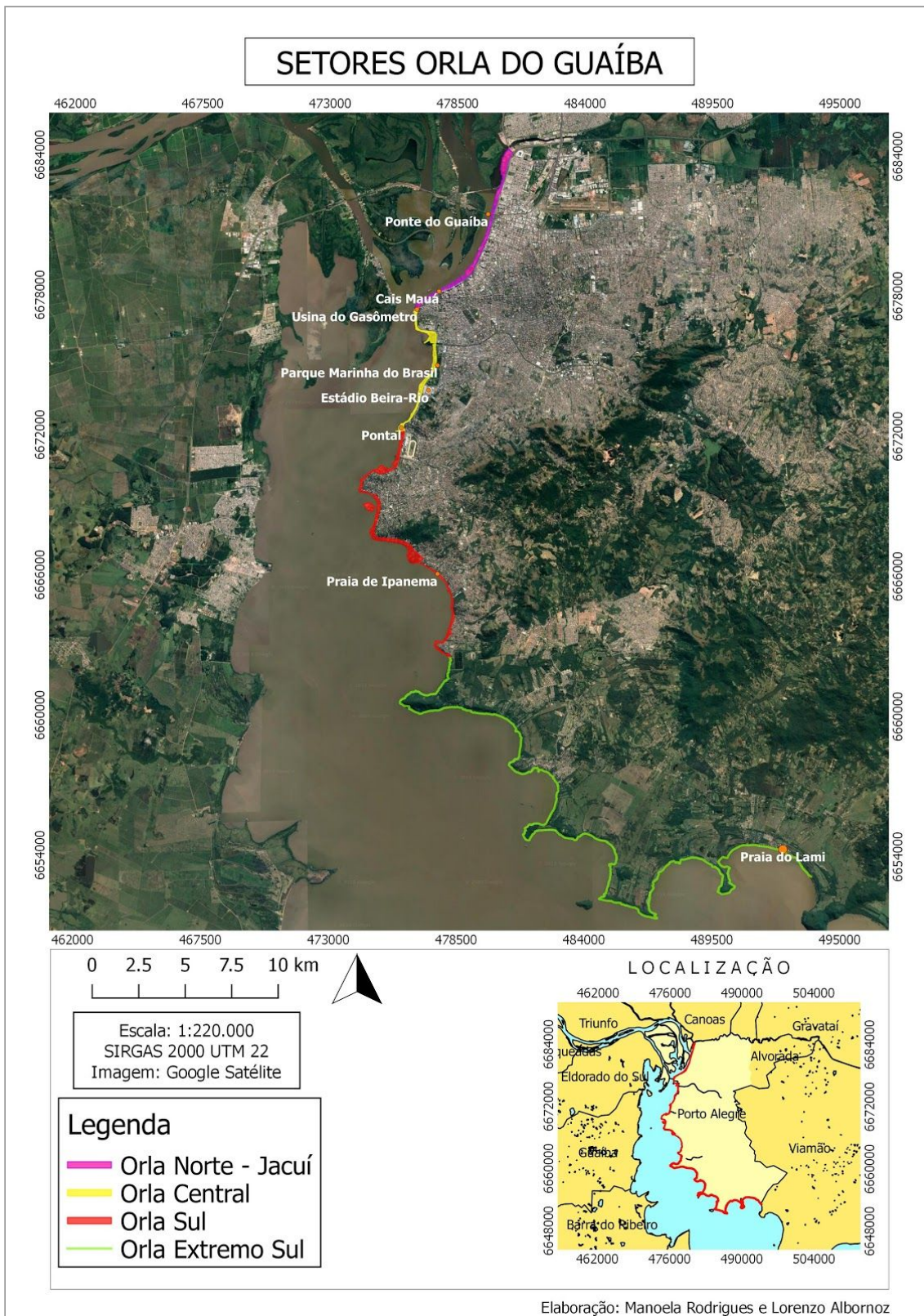


Figura 2. Mapa de localização dos setores da Orla do Guaíba. Elaborado por Manoela Rodrigues e Lorenzo Albornoz.

Na região norte e oeste da capital as áreas marginais estão a beira do Rio Jacuí. Ali encontra-se o setor insular, composto pelas ilhas do Delta do Jacuí, que faz parte do Parque Estadual do Delta do Jacuí e está sob gerenciamento da Fundação Estadual de Proteção ao Ambiente Natural - Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Na margem leste, a área portuária, com os Cais Marcílio Dias, Navegantes e Mauá. Nesta região encontram-se alguns clubes náuticos, atividades comerciais vinculadas à portuária e malha urbana com fluxo intenso de automóveis, contando com a principal entrada ao norte da cidade, pela Av. Castelo Branco, e o acesso à Rodoviária.

Neste setor norte, o histórico Cais Mauá, tombado em 1983 como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, é o local onde se projeta uma revitalização. Desativado desde 2005, o complexo do Cais Mauá foi concedido ao consórcio Cais Mauá do Brasil em 2010, com um contrato de 25 anos. Com a reforma e restauro autorizados desde 2013, o projeto de revitalização nunca saiu do papel. Este ano, 2019, o Poder Executivo do Estado do Rio Grande do Sul entrou com pedido de rescisão do contrato, alegando que as empresas cometeram infrações contratuais. A rescisão ainda estava tramitando na justiça até o fim desta pesquisa. Em seguida, temos a Usina do Gasômetro que marca o início do Lago Guaíba e a mudança dos usos e das paisagens nos terrenos marginais de Porto Alegre.

O **recorte espacial** da pesquisa é a **Orla Central de Porto Alegre**, que aqui delimitamos como a área que se estende por cerca de 6 km da Usina do Gasômetro até o Pontal, onde a maior parte do espaço é público e onde se encontram as localidades da Orla mais frequentadas pela população. Mesmo com a predominância de usos recreativos, paisagísticos e de lazer, há distinções entre trechos da Orla Central, que serão abordados no próximo capítulo. A área do projeto do Pontal está localizada na Ponta do Melo, na Avenida Padre Cacique, onde termina a Orla Central e se inicia a Zona Sul da cidade.

Ao sul da Orla Central, temos um trecho de áreas privadas, como a Escolinha de Futebol do Grêmio Foot-Ball Porto Alegrense, os clubes náuticos

late Clube Guaíba e Veleiros do Sul, associações, clubes sociais e áreas residenciais. Neste setor, temos como destaque de áreas públicas a Praça Araguaia, conhecida como Timbuka, e a Praia de Ipanema, ambas na Avenida Guaíba. Estes dois locais são bastante utilizados pela população, principalmente residentes da Zona Sul, como áreas de lazer, recreação e práticas esportivas. A seguir, no extremo sul, nos bairros Ponta Grossa, Belém Novo e Lami, estão as margens mais preservadas e, no caso dos dois últimos, as únicas áreas balneáveis do Guaíba em Porto Alegre. Aqui encontra-se áreas de preservação natural, a Reserva Ecológica do Lami e a Praia do Lami.

Voltamos agora para área de estudo desta pesquisa. Dentro deste contexto urbano apresentado, claramente se observa que a Orla Central é a área com potencialidade para a requalificação urbana projetada pelo poder público, onde espaços públicos paisagísticos e de lazer são combinados com empreendimentos privados voltados para o consumo e a gastronomia. Tanto por sua localização central, com maior facilidade de acesso de outros bairros e a proximidade de outros pontos turísticos da cidade, quanto por sua situação atual de uso e ocupação. Enquanto as áreas ao norte estão ocupadas com malhas viárias e zonas portuárias e exigiriam mais estrutura e investimento para uma requalificação urbanística, paisagística e ambiental, ao sul não há extensa continuidade devido às áreas privadas. E, ainda, o extremo sul e suas áreas preservadas exigiriam outro tipo de intervenção/requalificação, que não vão ao encontro do ideário urbano que a gestão pública atual apresenta em suas manifestações e projetos já apresentados.

Assim, a Orla Central, já tradicionalmente apropriada pela população - apesar da precariedade das condições de utilização, principalmente antes da inauguração da Nova Orla do Guaíba - é a que vem recebendo maior atenção do poder público e do setor privado nos últimos anos. No mapa abaixo, vemos a delimitação e localização da Orla Central e da área do Pontal.

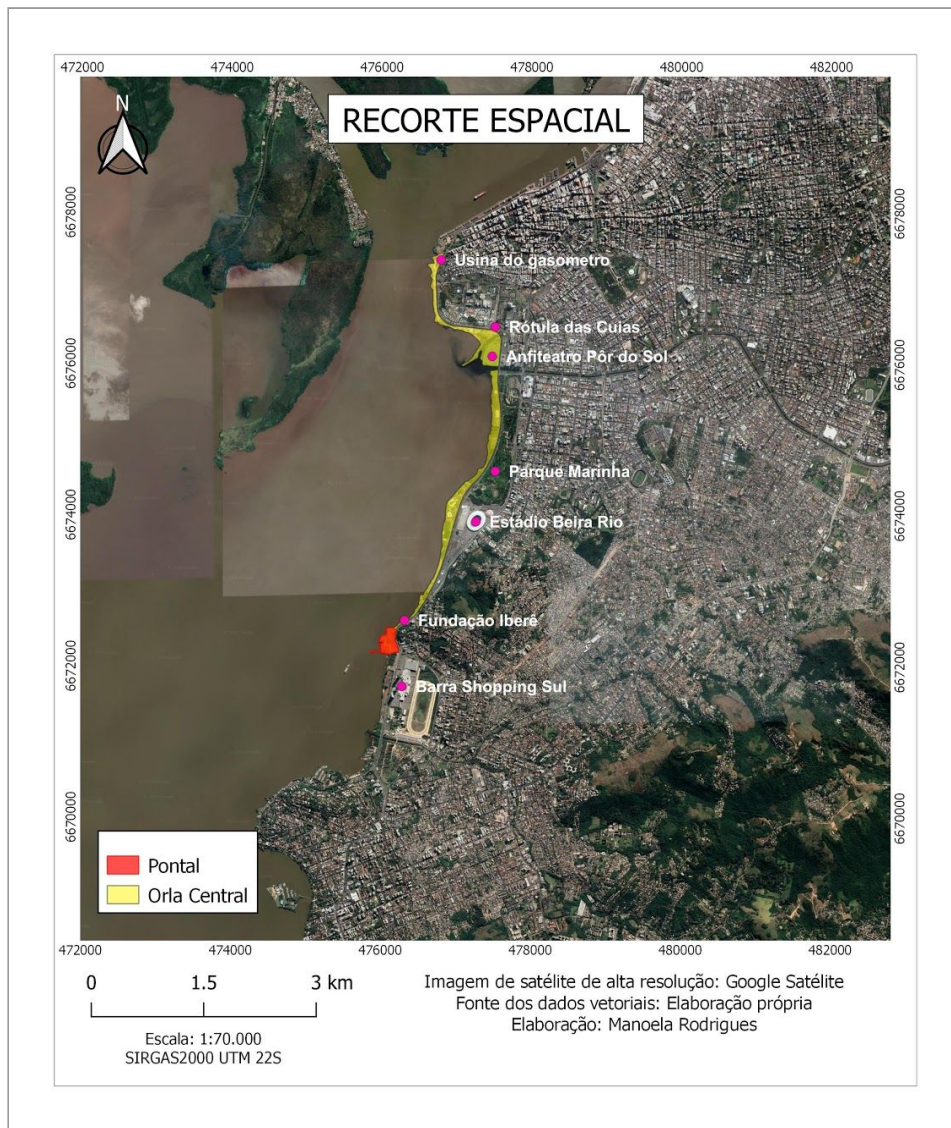


Figura 3. Mapa com a delimitação e localização do recorte espacial. Elaboração: Manoela Rodrigues

1.2 Procedimentos Metodológicos

Os procedimentos metodológicos utilizados na pesquisa foram pensados a partir dos objetivos específicos propostos. A seguir, um quadro resumo com os métodos, temas e ferramentas utilizados para cada um.

QUADRO RESUMO DA METODOLOGIA			
Objetivo	Método		Ferramenta
Avaliar a atual ocupação e uso da Orla Central do Guaíba;	Delimitação da área de estudo	Mapas	QGIS
	Estudos de campo	Observação e Fotografias	Diário de Campo e Máquina Fotográfica
		Entrevistas	Google Forms
Identificar os agentes da produção do espaço urbano atuantes neste espaço;	Revisão bibliográfica	Estudos Orla do Guaíba	Teses e dissertações
Identificar e traçar as características e tendências do projeto de cidade que está em curso na capital gaúcha;		Geografia Urbana	Artigos e Livros
		Grandes Projetos Urbanos	
Caracterizar o Pontal como um Grande Projeto Urbano e apontar as tendências que este tipo de projeto traz para a cidade, especialmente para o restante da orla e bairros adjacentes;			
Verificar a compatibilidade deste GPU com o ideal de cidade e de uso da orla do frequentador da Orla do Guaíba;	Aplicação e análise de entrevistas	Gráficos e mapas	Canva e QGIS

Figura 4. Quadro resumo da metodologia utilizada na pesquisa.

Na revisão bibliográfica, primeiramente foram feitas leituras de trabalhos anteriores sobre a Orla do Guaíba. Como principais podemos colocar dois trabalhos realizados na Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul: a dissertação de mestrado *“O Caso das Áreas Específicas de Renovação da Orla do Guaíba em Porto Alegre”* de Juliano da Costa Machado Timmers, e o trabalho de conclusão de curso *“Do Cais ao Pontal : Disputas e Interesses na Produção do Espaço Urbano na Orla do Guaíba em Porto Alegre”* de Tiago Moschen. Estas duas pesquisas, de 2011 e 2016, respectivamente, abordam as transformações na Orla e os processos de renovação e revitalização em curso na última década, bem como os agentes sociais envolvidos na produção deste espaço. A leitura destes trabalhos serviu de embasamento para que, nesta pesquisa, se produzisse uma atualização dos processos e impactos urbanos no espaço da Orla. Posteriormente, a revisão se concentrou em obras de autores que trabalham com o espaço urbano, como Ana Fani Carlos, David Harvey, Clovis Ultramari, Carlos de Mattos, Fernanda Sánchez, entre outros.

Saindo ao campo, o principal objetivo era que o trabalho de campo permitisse a observação do uso da Orla Central, desde a Usina do Gasômetro até o Pontal. Durante a saída foi utilizado um diário de campo e uma máquina fotográfica para registros. Visitou-se também o protótipo do Parque do Pontal e o ponto de vendas instalado, onde foi possível conversar com pessoas envolvidas na venda das salas comerciais e identificar discursos que são utilizados em prol do empreendimento. As saídas foram realizadas durante a semana e em final de semana, para poder observar a diferença de público e usos.

Para ouvir os frequentadores da Orla, elaboramos um questionário de maneira que, no primeiro momento, se distinguiu se a pessoa é ou não frequentadora da Orla Central, para então direcionar as perguntas para elencar ou os usos que ela faz do espaço ou os motivos que a fazem uma não frequentadora. Feito isto, todos os(as) participantes voltam para o mesmo caminho e respondem agora questionamentos sobre o Pontal, os projetos do trecho 2 e 3 e a administração pública e privada do espaço. Para finalizar, duas

perguntas para complementar a temática, de resposta opcional, que abrem espaço para reflexões sobre a importância da Orla para a cidade como um todo e o imaginário de orla ideal do(a) participante. O caminho do questionário foi representado no fluxograma a seguir. A aplicação dos questionários ocorreu em dois momentos. Primeiramente, de maneira online, com auxílio da ferramenta Google Forms e divulgação nas redes sociais, foram realizados 102 questionários. Em seguida, foram aplicados 50 questionários de forma presencial na Orla Central, no dia 10 de novembro, um domingo a tarde. Depois de coletar os dados, tabulamos as respostas no Excel e elaboramos alguns gráficos, mapas e análises para apresentar os resultados. Para os gráficos foi utilizado o Canva, ferramenta online gratuita de design gráfico.

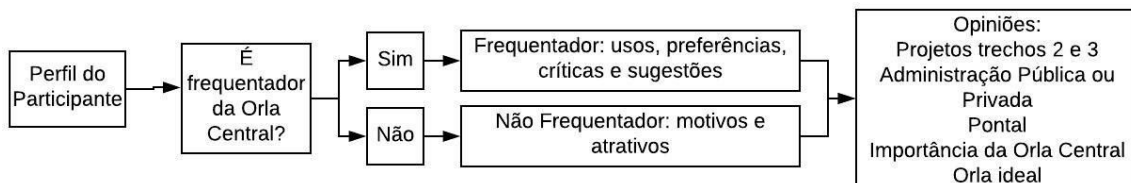


Figura. Fluxograma do questionário aplicado. Elaboração: Manoela Rodrigues

A produção de todos os mapas, indicados como elaboração própria, foi realizada no software livre QGIS. Neste, foi utilizado: como base raster as imagens do Google Satélite, obtidas através do complemento Quick Map Services; a base cartográfica de localização disponível no portal do IBGE e a projeção SIRGAS 2000 UTM 22S. As vetorizações são de autoria própria.

2. A ORLA DO GUAÍBA NO PASSADO E NO PLANEJAMENTO URBANO

O Lago Guaíba possui importância histórica, econômica, cultural e ambiental para a cidade de Porto Alegre. Neste capítulo, faremos uma breve retomada histórica da relação da cidade com o lago e suas margens, com o enfoque em pontos que consideramos pertinentes para o tema da pesquisa e seu recorte espacial. Em seguida, destacamos os principais pontos do planejamento urbano referente a área nas últimas décadas.

2.1 Retomada histórica dos usos do Lago Guaíba e sua Orla Central

Do povoamento à urbanização e os aterros

Começamos a retomada em tempos distantes. A origem do núcleo histórico de Porto Alegre está relacionada com a acessibilidade fluvial de seu sítio: uma península estreita que avançava sobre as águas do Lago Guaíba na confluência de cinco rios navegáveis, conexão com o interior do estado e com o Oceano Atlântico, através da Lagoa dos Patos (BOHRER, 2001). O povoamento se intensifica por volta de 1752, com a chegada dos casais Açorianos que se fixam junto ao Porto e ao lago. Em 1890, a área onde mais tarde, em 1911, foi construído o Cais Mauá, já era utilizada para desembarque de mercadorias que chegavam para abastecer o Mercado Público. O núcleo urbano se instala junto ao Guaíba por ser um ponto estratégico perto de fonte de água e vias navegáveis.

Este núcleo urbano cresce e se desenvolve em torno do Porto, onde hoje temos o Centro Histórico. É clara a relação inerente entre o Lago Guaíba e o desenvolvimento urbano de Porto Alegre. Já no século XIX e se estendendo até o fim dos anos 70, a realização dos aterros, por exemplo, marcam essa relação. Foi retirando areia do lago e se apropriando da enseada que a cidade encontrou espaço para se expandir.

Os primeiros aterros eram pequenos e espaçados, sendo realizados para extensão de terrenos particulares. Logo, o poder público viu nos aterros a solução para a demanda de novos espaços e da qualificação da área portuária, e promoveu durante décadas aterramentos que triplicaram a área da península. Prédios como o Mercado Público, o MARGS e a Casa de Cultura Mário Quintana, assim como as ruas Siqueira Campos, Júlio de Castilhos e Mauá, estão em áreas aterradas. Nestes primeiros aterros da área central, além da areia dragada do Guaíba, foram utilizados entulhos de construções e materiais descartados pelos habitantes nas margens do lago. Os últimos e maiores aterros datam as décadas de 60 e 70.

Uma das maiores transformações promovidas pelo homem na Orla do Guaíba é o aterro Praia de Belas. O maior e mais emblemático, está localizado na área onde hoje temos o Parque Harmonia e o Parque Marinha do Brasil, e modificou o desenho da enseada. Até parte dos anos 20, a área era ocupada por chácaras e sítios e, como coloca a autora Maria Dalila Bohrer, em seu artigo “*O Aterro Praia de Belas e o Aterro do Flamengo*”, o desenvolvimento desta margem estava desvinculado dos modernos procedimentos urbanos efetuados na margem norte. As duas margens só se aproximam quando ocorre a abertura da Av. Borges de Medeiros e a construção do Viaduto Otávio Rocha, em 1932. O projeto, aprovado e incorporado ao Plano Diretor de 1959, para o Aterro Praia de Belas, consistia no aterramento para a implantação de uma área residencial em confluência com edifícios de interesse público e parque. O projeto visava à inserção do Guaíba no tecido urbano e no contexto da cidade existente, assim como na paisagem. Para Bohrer, a previsão da concentração dos principais prédios de recreação, esporte, turismo (centro hoteleiro e cassinos) associados com a atividade de balneário, transformariam este local em um centro de interação social da cidade com o seu lago (BOHRER, 2001).

Entretanto, o projeto foi executado parcialmente e, na visão da autora, a orla aterrada foi “encarada como a parte privada de um loteamento onde cada setor do poder público que resolve ali investir, trata o pedaço que lhe interessa

como um lote particular, sem preocupações com o todo.” (BOHRER, 2001). Seguido por intervenções pontuais, como a construção do Anfiteatro Pôr-do-sol na década de 90, a autora classifica o resultado atual em “são espaços públicos abertos sem uma organização urbanística unificadora”, sem uma definição funcional e tratamento urbanístico adequado.

Para mais, edificações símbolos da cidade estão às margens do lago: a Usina do Gasômetro, construída no final dos anos 20 e transformada em Centro Cultural após sua desativação; o Cais Mauá, que nos anos 40 recebeu mais de 20 mil embarcações e movimentou 1,7 milhão de mercadorias (dados do SPH), também refuncionalizado após desativação portuária; e o Estádio Beira Rio, casa do Sport Club Internacional, que começa a ser construído no final dos anos 50 e é inaugurado em 1969.

As enchentes e o isolamento do Lago Guaíba

Podemos considerar que o afastamento da cidade e da população das águas do Guaíba começa já na década de 20, com a construção do Porto, que interpõe uma grande construção linear de uso restrito. Neste subcapítulo vamos explorar outro dos fatores que marcam o isolamento do Guaíba para a cidade, que são o Muro da Mauá e os demais diques.

A cidade de Porto Alegre conta com sistema de proteção contra cheias constituído de 68 km de diques, 14 comportas e 19 casas de bombas. O Muro da Mauá está localizado entre o Cais Mauá e a Avenida Mauá, a construção de concreto armado de três metros de altura (acima e abaixo da via) e 2,6 km de extensão foi construído com o objetivo de evitar novas catástrofes, como a Enchente de 1941. A histórica enchente de 41 não foi a primeira, mas a maior enchente já registrada no município. O lago atingiu a cota de 4,76 metros (GUIMARAENS, 2015), sendo a média normal de 1 metro (CEIC, 2019). A causa da enchente foi a precipitação que atingiu a marca de 791 milímetros (Prefeitura de Porto Alegre, 2019) nas sub-bacias da Região Hidrográfica do Guaíba, e as águas das chuvas escoaram para o lago. As águas invadiram a

Usina do Gasômetro, responsável pela geração de energia na época, e deixaram a cidade sem luz. A capital também ficou sem água potável e o transporte se dava por barcos. Cerca de 600 empresas suspenderam suas atividades (GUIMARAENS, 2015).

A partir da construção do Muro da Mauá, outros fatores como, por exemplo, a instalação da linha do trem (Trensurb), na década de 80, junto ao muro até a Av. Sepúlveda e a Estação Mercado. Além dos outros diques, como na Av. Beira Rio, que acabaram por, ao isolar um espaço vazio de vegetação da malha urbana, originar os espaços públicos que hoje temos na Orla do Guaíba. No Relatório Orla de 2006, o GT Orla coloca que “a quase completa ausência, ainda hoje, de itens básicos de urbanização nos “novos” espaços interpostos entre a cidade e as águas do “rio” impedem o seu uso mais intenso e, portanto, o desenvolvimento de atividades econômicas que poderiam ali florescer. Relegando, assim, a frente aquática da cidade a uma situação crônica de abandono, sub-utilização e degradação ambiental.” (GT Orla, 2006).

Da balneabilidade à poluição das águas – da poluição à balneabilidade

A história, ainda sem fim, da poluição das águas do Guaíba corre junto à da urbanização da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA). As perspectivas de despoluição das águas na Bacia do Guaíba não são boas, por conta de fatores como a alta densidade demográfica da RMPA e a alta poluição dos principais afluentes, Rio dos Sinos e Gravataí.

Balneabilidade é a capacidade do corpo hídrico em possibilitar banho e atividades esportivas. Como coloca a Agência Nacional de Águas: “A análise de balneabilidade avalia a qualidade dos corpos d’água para a recreação de contato primário, sendo utilizada tanto em praias litorâneas quanto em águas interiores.” (ANA). Hoje, em Porto Alegre, apenas as praias de Belém Novo e do Lami são balneáveis. Considerando o Lago Guaíba além dos limites políticos da capital, a Praia das Pombas, no Parque Estadual de Itapuã –

Viamão, também é própria para banho. Mas nem sempre foi assim, até os anos 70, por exemplo, era possível tomar banho nas águas da Praia de Ipanema.

Apesar de ainda existir localidades próprias para banho, a história de poluição do Guaíba vem de longa data. Antônio João Dias Prestes e Fabiano Quadros Rückert (2017) trazem a história da poluição das águas do lago em seu artigo *A cidade de Porto Alegre e as águas do Guaíba: uma história de “encontros” e “desencontros”*. Os autores colocam que também recorreram aos estudos de Fernanda Tocchetto, Vladimir Ferreira de Ávila, entre outros. No estudo, afirmam que o processo de poluição das águas se intensifica na segunda metade do século XX, mas que as origens estão ainda no século XIX. Era comum a prática de “lixeiros coletivas formadas com depósitos cotidianos” (TOCCHETTO, 2010) em ruas, quintais e terrenos baldios. Algumas delas ficavam na antiga Orla do Guaíba e posteriormente foram aterradas pelo poder municipal. Ainda no período imperial do século XIX, o uso do Guaíba para descarte do lixo doméstico coexistiu com o seu uso para descarte das “materias fecaes” (PRESTES, RÜCKERT, 2017). Uma das determinações da municipalidade era de que o despejo dos cubos de materiais fecais “ocorresse sempre dentro da água”, ou seja, sempre dentro do Guaíba (ÁVILA, 2010).

Uma das medidas da gestão municipal da época foi a construção da Estrada de Ferro do Riacho, que tinha como principal objetivo transportar os cubos de dejetos para longe do centro. O trajeto percorria a Orla do Guaíba, saindo da Ponte do Riacho (atual Ponte dos Açorianos) e o local de despejo era, justamente, a Ponta do Melo, onde mais tarde se instalaria a Estaleiro Só e atualmente temos a construção do Pontal. A preocupação sanitária era a prioridade, mas, a ferrovia também transportava passageiros e cargas. Como colocam Prestes e Rückert, nas primeiras décadas do século XX, a Ferrovia do Riacho tornou-se um elemento importante no processo de expansão da cidade, contribuindo para a valorização comercial de terras na Zona Sul e possibilitando a criação de novos loteamentos residenciais e dos balneários, ocorrida nos anos 1920 e 1930.

Passando para tempos recentes, ao longo do século XX, a Região Metropolitana de Porto Alegre cresce urbana e industrialmente, sem o devido crescimento na rede de esgoto. Já nos anos 60, Freitas (1962) apresenta em sua tese dados de que a rede de esgoto era insuficiente e estava sobrecarregada. Um dos principais problemas da capital era o despejo de esgoto *in natura* nas águas do Guaíba e seus afluentes. Outro fator era de que as águas procedentes do rio dos Sinos, do Caí e, principalmente, do Gravataí, apresentavam um elevado índice de poluentes (PRESTES, RÜCKERT, 2017).

Em 1973, as praias do Guaíba foram interditadas. Nas décadas de 80 e 90, iniciativas de despoluição surgiram com os programas “Guaíba Vive”, de nível municipal, e “Pró-Guaíba”, de nível estadual. O primeiro objetivo estabelecido foi recuperar as praias da Zona Sul, áreas fora do recorte espacial desta pesquisa, e, com sucesso, foram recuperadas as praias do Lami, em 1992, e Belém Novo, em 1996. A Praia de Ipanema apresentou melhoras na qualidade da água, mas não o suficiente para se tornar balneável novamente.

Nos anos 2000, os esforços em prol da despoluição do Guaíba foram concentrados no Programa Integrado Socioambiental (Pisa). O Pisa tem como principal objetivo ampliar a capacidade de tratamento de esgotos de Porto Alegre de 27% para 77%. Os recursos para a implantação foram adquiridos por financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), empréstimo junto a Caixa Econômica Federal e com investimento de cerca de 67 milhões da Prefeitura. O programa foi coordenado pela Secretaria Municipal de Gestão e Acompanhamento Estratégico (SMGAE) e pelo Departamento Municipal de Água e Esgotos (DMAE). As obras do Pisa começaram em 2007 e se encerraram em 2013. Desde a inauguração do sistema, em 11 de abril de 2014, a Capital gaúcha deixou de lançar no Lago Guaíba 76,5 bilhões de litros de esgoto sem tratamento. (Zero Hora, 2017). Em levantamento feito pelo DMAE, apurado pela Rádio Gaúcha, se constatou que o tratamento de efluentes subiu para 66%, mas com capacidade instalada para tratar 86%. Na região da Orla Central estão os emissários terrestres, na Av. Edvaldo Pereira Paiva.

Quanto à balneabilidade, não é apenas a qualidade das águas que contam. Segundo a Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade (SMAMS) outros fatores como profundidade, correntes, infestação de algumas espécies de fauna, tipo de areia, inclinação e existência de buracos, são levados em conta para uma área ser balneável. Em geral, na Orla Central o Guaíba é profundo, o que seria um empecilho. Em entrevista ao jornal Zero Hora, major Marcelo Carvalho Soares, da Academia de Bombeiros, ainda ressalta que a presença de materiais sólidos não decompostos no fundo e as tubulações de esgoto podem colocar os banhistas em risco.

Como apontamos anteriormente e pudemos observar neste apanhado histórico, a temporalidade da poluição das águas do Guaíba é larga, e - para usar os termos que Prestes e Rückert usam em seu artigo que serviu de base deste resumo - apresenta “encontros” e “desencontros”. Os “desencontros” do passado refletem na percepção e na relação que a população mantém com o Guaíba nos dias atuais, para as gerações mais novas com acesso à informação é impensável tomar banho no lago. Nas palavras dos autores:

“Cronologicamente, a década de 1970 marca o começo de uma mudança na percepção sobre o uso das águas do Guaíba. Nessa década, a interdição das praias foi uma experiência de “desencontro” entre a população local e o lago. As consequências do “desencontro” incluem, além do prolongado período em que a população vem sendo privada do pleno uso destas praias, a perda da memória do papel anteriormente exercido pelos balneários do Guaíba no cotidiano de Porto Alegre. Ainda nos anos 70, o movimento ambientalista exerceu um papel importante nas discussões sobre a poluição hídrica, defendendo a necessidade de contenção da poluição industrial e de investimentos públicos no tratamento do esgoto. Sob a liderança do movimento ambientalista, iniciou-se um processo de “reencontro” de Porto Alegre com as águas do Guaíba.”

(PRESTES, RÜCKERT, 2017)

A Orla Central apresenta um grau de dificuldade maior para a recuperação das águas do que a Orla Sul, e, atualmente, a despoluição e balneabilidade não é a pauta principal para a região. Como veremos melhor ao longo deste trabalho, preocupa-se em reestruturar a área para recolocar o

Guaíba como protagonista na paisagem da cidade e reestabelecer a relação da população com as águas através da contemplação.

Do descaso às revitalizações

Para finalizar, temos que ressaltar o descaso e abandono que a região passou em tempos recentes, antes da retomada atual da pauta da revitalização pela gestão atual, um dos temas centrais desta pesquisa.

Mesmo com o desenvolvimento urbano e econômico da cidade estando atrelado ao Guaíba, a Orla Central foi abandonada pelo poder público na década de 90 e nos anos 2000. O local sofreu com a falta de espaços qualificados, devido a fatores como pouca e precária estrutura e mobiliário urbano (bancos, iluminação, lixeiras, ciclovias, banheiros, comércios, etc), falta de segurança e poluição das águas. Apesar das limitadas condições de uso do espaço, a população ainda comparecia e utilizava o local, tendo as regiões da Usina do Gasômetro e do Parque Marinha do Brasil como as mais frequentadas, principalmente aos domingos. Entretanto, para muitos a Orla Central acabou por se transformar mais em um lugar de passagem, pelas avenidas Edvaldo Pereira Paiva e Padre Cacique, do que de permanência.

A certa altura, a gestão municipal percebeu a necessidade e o potencial do espaço, começando a pensar em projetos de requalificação urbana e revitalizações, como veremos com maiores detalhes no próximo subcapítulo. Dos projetos que saíram do papel, temos três exemplos: o Anfiteatro Pôr-do-Sol, a Fundação Iberê Camargo e, mais recentemente, o Parque Moacyr Scliar.

O Anfiteatro foi pensado como um local para proporcionar o acesso à eventos e atrações culturais e musicais de forma gratuita para a população. O Inaugurado em maio de 2000, tem capacidade para receber público de aproximadamente 70 mil pessoas (G1, 2016). Nestes quase 20 anos, foram realizados eventos gratuitos para grandes públicos, principalmente atrações musicais. Grandes artistas brasileiros como Maria Rita, Racionais MCs,

Alcione, Ivete Sangalo e Criolo, assim como atrações internacionais, como Tom Morello, já se apresentaram no palco a céu aberto em apresentações gratuitas. O espaço também abrigou três edições do Fórum Social Mundial, importante e reconhecido evento organizado por movimentos sociais de diversos países. Durante a Copa do Mundo de 2014, realizada no Brasil, o Anfiteatro abrigou a Fan Fest, um dos eventos oficiais da Federação Internacional de Futebol (FIFA) durante a Copa. Atualmente, a estrutura do local está defasada e exige grande produção e montagem de equipamentos para a realização dos eventos. Tanto que, em maio deste ano, 2019, ocorreu o primeiro evento pago no espaço.

A Fundação Iberê Camargo, fundada em 1995, foi idealizada com a missão de preservar, investigar e divulgar a obra de Iberê Camargo, além de aproximar o público deste que é um dos grandes nomes da arte brasileira do século XX, estimulando a reflexão sobre arte, cultura e educação por meio de programas transdisciplinares e do fomento à própria produção artística. (Fundação Iberê Camargo, 2019.) A atual sede foi inaugurada em maio de 2008, em uma edificação que tem como um dos atrativos sua arquitetura, projetada pelo arquiteto português Álvaro Siza, às margens do Guaíba. As janelas da construção foram pensadas para que a paisagem do lago fosse uma das atrações. O terreno tem uma área total de 8.250 m² e foi doado pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul. O Iberê fica próximo a área do Pontal e vai compartilhar a paisagem com a nova construção.

O Parque Urbano da Orla do Guaíba, ou o Parque Moacyr Scliar, ou então, como é conhecido popularmente, a Nova Orla, é a mais recente atração – pronta – da Orla Central. O trecho, inaugurado em 2018, se estende por cerca de 1,3 quilômetros onde estão concentrados arquibancadas, deques, passarelas, bares e restaurantes. É a frente da onda recente de revitalizações e requalificações da Orla Central, servindo de exemplo na mídia e no discurso da prefeitura para impulsionar os outros projetos. A arquitetura do local é usada como padrão e referência para próximas obras, inclusive o Parque do Pontal.

As obras deste trecho foram financiadas pelo poder público, que agora busca investimentos privados para a revitalização de novos trechos.

Em dias atuais, o discurso da gestão municipal é de se pensar uma integração da Orla Central como um todo, pois a região vem sofrendo com intervenções pontuais que acabam por, ao não estarem conectadas, não explorar o total potencial deste espaço.

2.2 Os projetos de revitalização para Orla Central

A Orla Central está passando por um período de transição entre o descaso e o abandono para o de revitalizações. Apesar de, como vimos no subcapítulo anterior, poucas obras terem saído do papel até então, a preocupação com a requalificação urbana da Orla Central vem de alguns anos. A dificuldade e demora dos projetos financiados pelo poder público saírem do papel não é novidade em Porto Alegre e nem exclusividade da orla. Temos diversos exemplos de obras pela cidade que se prolongam ano após ano, como a recuperação do Largo dos Açorianos, os viadutos e avenidas previstos para a Copa de 2014 e outras mais. Este é um dos fatores que faz com que ganhe força as iniciativas privadas e as parcerias público-privadas que ofereçam requalificações em espaços da cidade, como é o caso do Pontal.

Neste subcapítulo vamos destacar algumas iniciativas municipais que se dedicaram a pensar e projetar melhorias para a área. Mesmo sem a execução parcial ou total dos projetos, estes trabalhos fazem parte da trajetória do planejamento urbano realizado por parte das gestões municipais que nos traz aos projetos atuais e obras executadas até o momento.

A Orla Central no Plano Diretor

Previsto na Constituição Federal e no Estatuto da Cidade, o Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. De responsabilidade municipal, o objetivo do Plano Diretor é orientar a

ocupação do solo urbano levando em conta os fatores políticos, econômicos, financeiros, culturais, ambientais, institucionais, sociais e territoriais que condicionam a realidade do município. Fazendo parte do planejamento municipal como um todo, o Plano Diretor deve estar integrado e servir de guia ao plano plurianual, às diretrizes orçamentárias e ao orçamento anual.

O município de Porto Alegre é reconhecido nacionalmente como núcleo tradicional em planejamento urbano. Já no início do século XX, em 1914, é realizada uma tentativa de organizar o crescimento urbano com o “Plano Geral de Melhoramentos”. Em 1959, é lançado o primeiro projeto em forma de lei, o Plano Diretor da cidade, este que é o primeiro Plano Diretor entre as capitais brasileiras. A obrigatoriedade do plano diretor, nacionalmente, vem apenas em 2001 com o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001).

No Plano Diretor de 1959, para a região da Orla Central havia “a proposta de grande ampliação dos aterros e a ocupação residencial destas áreas que iam desde a margem da península até a Ponta do Melo” (BRANCO FILHO, 2005 apud MOSCHEN). O que ocorreu, em partes, como vimos anteriormente, no Aterro Praia de Belas. Em 1979 foi lançado o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), o primeiro que abrangeu toda a extensão do município. O principal destaque para este plano em relação aos posteriores é atuação de apenas agentes do Estado: foi elaborado, em período de Ditadura Militar, por servidores públicos municipais e de órgãos como a Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional (Metroplan) e a Secretaria Municipal de Planejamento (SMP), entre outras entidades estatais. O PDDU não especificava ações e/ou projetos para a Orla Central.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA), de 1999, ganha o enfoque ambiental junto ao urbano. É no PDDUA que Orla Central é citada especificamente pela primeira vez. Primeiramente, é definido o que são as áreas de revitalização:

“Art. 81 - São Áreas de Revitalização:

I - os setores urbanos que, pelo seu significativo Patrimônio Ambiental ou pela sua relevância para a cidade, devam ter

tratamento diferenciado a fim de valorizar suas peculiaridades, características e inter-relações;

II - áreas que integrem projetos, planos ou programas especiais, e que, visando à otimização de seu aproveitamento e à reinserção na estrutura urbana, atenderão às normas específicas definidas.”

(PDDUA, 1999.)

Em seguida, a Orla Central é identificada como tal. Entre as outras áreas temos o Centro Histórico, as Ilhas do Delta do Jacuí e o Praia de Belas.

“Art. 83 - Ficam identificadas, entre outras, as seguintes Áreas de Revitalização:

[...]

III – Orla do Guaíba, que deverá ser objeto de planos e projetos específicos a fim de integrar a cidade com o seu lago através da valorização da paisagem e visuais urbanas, exploração do potencial turístico e de lazer e o livre acesso da população.”

(PDDUA, 1999.)

Aqui a Orla do Guaíba ganha uma regulamentação de uso. Como Área de Revitalização fica oficializada sua importância para cidade, tanto ambiental quanto cultural, e se coloca como objetivo sua integração com a estrutura urbana e valorização das potencialidades. Em específico, é delineado seu potencial paisagístico, turístico e de lazer, ressaltando seu caráter público e de livre acesso. A Orla Central também é elemento de referência da Macrozona que está inserida: “Macrozona 5 – Cidade Jardim: caracteriza-se pela baixa densidade, pelo uso residencial predominantemente unifamiliar e elementos naturais integrados às edificações, com especial interesse na orla do Guaíba” (PDDUA, 2010).

Na última atualização do PDDUA, em 2010, as diretrizes para a Orla Central não sofrem alterações. São incluídas nas Áreas de Revitalização o 4º Distrito, que compreende os bairros Floresta, São Geraldo, Navegantes e Humaitá, e o Cais do Porto, do Gasômetro até a Estação Rodoviária.

Os planos diretores são importantes ferramentas de planejamento e também de regulamentação do urbano. Temos como exemplo o caso do

Pontal, que o projeto inicial de cunho residencial foi vetado pela população em plebiscito, com apoio das diretrizes do PPDUA, que previa “exploração do potencial turístico e de lazer e o livre acesso da população” (PPDUA, 1999.). No quinto capítulo desta pesquisa será abordado o caso do Pontal.

Grupo de Trabalho Orla

Em 1999, foi construído o Grupo de Trabalho Orla (GT Orla) que reuniu uma equipe técnica responsável por diagnosticar os problemas e potencialidades da orla e subsidiar a construção de diretrizes e instrumentos para a implementação da almejada requalificação e revitalização da área. O GT Orla é uma instância de trabalho intersecretarias que atua sob coordenação da Secretaria de Planejamento Municipal (SPM) (GT Orla, 2006). A primeira equipe contava com arquitetos, engenheiros, biólogos, geógrafos, e os profissionais estavam vinculados à SPM, Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM), ao Escritório de Turismo da Secretaria Municipal da Produção, Indústria e Comércio (SMIC) e ao Programa Guaíba Vive.

O primeiro resultado oficial do GT Orla foi lançado em 2000 e apresentava uma divisão da orla em setores. Em seguida, esta setorização foi aprofundada e resultou no documento “Diretrizes Urbanísticas para a Orla do Guaíba no Município de Porto Alegre”, lançado em 2003, que teve como propósito a caracterização dos setores conforme “seus aspectos de: localização em relação ao conjunto - condição legal quanto ao que dispõe o PDDUA - ocorrência de elementos referenciais significativos - diagnóstico das condições atuais de urbanização - conflitos, potencialidades, vocações e demandas verificadas.” (GT Orla, 2003) A partir daí, foi possível estabelecer “as diretrizes de qualificação e reintegração pretendidas”.

O GT Orla publicou três trabalhos que estão disponíveis no site da Prefeitura de Porto Alegre: o primeiro e já citado, “Diretrizes Urbanísticas para a Orla do Guaíba no Município de Porto Alegre”; o “Relatório Orla”, de 2006, e o mais recente, de 2010, “Diretrizes de Desenho Urbano para a Orla Central”.

Os trabalhos são consecutivos - se utilizam do trabalho anterior para dar embasamento e continuidade no trabalho do GT - e fazem parte das etapas de planejamento realizado pelo poder público municipal. O GT Orla existe até hoje e recentemente foi criado um segmento do GT responsável por fiscalizar as obras do Trecho 3, que veremos no capítulo 2, subcapítulo 2.3.

Diretrizes Urbanísticas para a Orla do Guaíba no Município de Porto Alegre - A setorização e seus diagnósticos

A Orla do Guaíba - desde a ponta do Gasômetro, ao norte do lago, até a Praia do Lami, no extremo sul - foi dividida em 19 setores. O GT destaca que pela setorização foi possível verificar a diversidade de potencialidades em diferentes pontos da orla. As diretrizes devem estar orientadas na legislação (PDDUA) e servir de respaldo para os projetos e ações do município. Assim, estabelecem como diretrizes gerais:

- “- Ser de livre acesso à população*;
 - Proporcionar a reintegração da população com o lago;
 - Proporcionar a valorização e a preservação dos espaços abertos evidenciando suas potencialidades;
 - Proporcionar atividades com o uso e relação com as águas;
 - Ser de uso público;
 - Ter mantida sua ambientação e relação com o entorno;
 - Ter garantida sua feição ou compatibilizada com projetos diferenciados que ressaltem, evidenciem e valorizem sua condição de área marginal especial;
 - Ter garantia de manutenção e equilíbrio dos ecossistemas.”
- (GT Orla, 2003)

A Orla Central está inserida nos setores 5 (entre a Usina do Gasômetro e a foz do Arroio Dilúvio), 6 (entre a Foz do Arroio Dilúvio e o Sport Clube Internacional) e 7 (entre o Sport Clube Internacional e a foz do Arroio Sanga da Morte). A área do Pontal está inserida no Setor 7. Selecionamos os principais diagnósticos para estes setores e elaboramos os quadros abaixo, destacando as problemáticas e potencialidades.

SETOR 5	
Problemáticas	
Iluminação precária	Saída de esgoto “in natura” na foz do Arroio Dilúvio
Pavimentação de passeio inadequada	Estacionamento desordenado
Mobiliário urbano incipiente e sem uniformidade	Dificuldade de acesso de pedestres e pessoas portadoras de deficiência
Potencialidades	
Área para utilização como marina pública - possui um promontório com construção iniciada junto ao canal do Departamento de Esgoto Pluvial	

SETOR 6	
Problemáticas	Potencialidades
Área de baixa conectividade - isolada pela via de tráfego intenso (Av. Edvaldo Pereira Paiva)	Público nas canchas de futebol e praticando caminhadas e corridas
Área não protegida de inundações	Áreas públicas verdes subutilizadas

SETOR 7	
Problemáticas	Potencialidades
Pouca estrutura de animação	Localização nobre
	Vocação para o comércio e serviços
	Área pública edificável

Figura 5. Quadros de resumo dos diagnósticos dos setores 5, 6 e 7 do documento “Diretrizes Urbanísticas para a Orla do Guaíba no Município de Porto Alegre”. Elaboração: Manoela Rodrigues

Podemos observar que as problemáticas estão, no geral, relacionadas a falta de estrutura, resultado do abandono das áreas marginais do Guaíba, como abordado na recapitulação histórica do subcapítulo anterior. Curiosamente, as potencialidades também estão relacionadas a este abandono, pois ressaltam as áreas vazias e/ou subutilizadas disponíveis para a implantação de projetos e, inversamente a lógica do abandono, destacam os usos que a população faz ao se apropriar deste espaço. Outro ponto interessante é que os problemas e potencialidades do Setor 7, o qual está inserido o Pontal, podem ser relacionados com as características do projeto - com exceção da potencialidade “área pública edificável” que se refere a faixa existente entre a Av. Padre Cacique e a Av. Edvaldo Pereira Paiva, próxima ao Estádio Beira Rio. O Pontal é justamente a “estrutura de animação” de “comércio e serviços” que irá se instalar em “localização nobre” da capital.

Relatório Orla - Instrumentos em busca do Protagonismo Local no mundo globalizado

Publicado em 2006, a equipe técnica do GT Orla que produziu o relatório foi composta por arquitetos, biólogo e uma tecnóloga em hotelaria - sem um geógrafo desta vez - vinculados a SMP, Secretaria Municipal da Cultura (SMC), a SMAM e ao Escritório de Turismo da SMIC. Na introdução do trabalho é ressaltado dois aspectos que o trabalho anterior deixou evidente. O primeiro é o potencial do trecho entre a Usina do Gasômetro e a Ponta do Dionísio (praticamente todo abrangido no recorte espacial desta pesquisa, salvo a área em frente ao Barra Shopping Sul), devido a localização intra-urbana privilegiada: “uma extensa margem aquática (dotada de grande acessibilidade urbana) fronteira aos bairros Centro, Praia de Belas, Menino Deus, Santa Teresa e Cristal , que juntos perfazem uma população beneficiária e um mercado consumidor potencial de cerca de 20.000 habitantes.” (GT Orla, 2006) O GT ainda dá destaque a potencialidade não exclusiva, mas especial,

ao trecho entre a foz do Arroio Dilúvio e a Ponta do Dionísio, onde temos a área do Pontal. O segundo aspecto diz respeito ao que o relatório se refere como “a existência de um imaginário social urbano emergente” que deseja a qualificação dos espaços da orla.

Um dos principais conteúdos do Relatório Orla são os instrumentos e possibilidades para a qualificação urbanística da orla. Para esta pesquisa o mais relevante é identificar quais referências e visões de planejamento urbano e gestão municipal permeiam os quatro instrumentos de gestão urbana apresentados: o planejamento estratégico, a parceria público privada (PPP), o marketing público e o urbanismo de intervenções localizadas.

De início, o GT expõe o contexto macroeconômico e coloca o objetivo de garantir um protagonismo local para a cidade em meio a globalização. Argumentam que sob o fenômeno da globalização há uma nova ordem econômica que “confere ao setor privado uma extraordinária liberdade de escolha locacional para implantação de seus empreendimentos, cujos critérios de decisão se concentram, essencialmente, na oferta local de condições favoráveis ao desenvolvimento exitoso da suas atividade econômicas.” (GT Orla, 2006). E isto se configura em “uma gama de novas oportunidades de desenvolvimento econômico, concentração de riqueza e evolução dos padrões de qualidade de vida no espaço das cidades.” (GT Orla, 2006). Neste contexto, as cidades buscam sua inserção competitiva ao adequar suas infra-estruturas urbanas e condições políticas, administrativas e culturais para atrair os agentes privados.

Para tanto, na visão do GT, Porto Alegre deveria assumir uma postura alinhada com “aqueles que preferem concentrar seus esforços na construção de modelos e instrumentos de gestão que maximizem as oportunidades que se apresentam, sem que isto implique na negligência de esforços de superação dos impactos negativos da globalização sobre o ambiente das cidade.” (GT Orla, 2006). E, para isto, escolheram utilizar o modelo de gestão urbana que foi adotado na cidade de Barcelona, na Espanha, para preparar a cidade para sediar os jogos olímpicos de 1992. Este modelo é baseado nos temas:

promoção do desenvolvimento econômico; participação do setor privado na gestão de serviços e equipamentos públicos; possibilidade de consenso em torno de prioridades estratégicas de investimentos e introdução de uma racionalidade empresarial na administração dos negócios públicos.

Diretrizes de Desenho Urbano para a Orla Central - Um esquema geral de intervenções

O conteúdo deste terceiro trabalho é voltado para um esquema geral de intervenções. O cunho arquitetônico já fica claro na composição dos membros do GT: quatro arquitetos, um engenheiro e uma turismóloga, vinculados a SMP, SMAM, Secretaria Municipal do Turismo (SMTUR), Secretaria Extraordinária da Copa de 2014 (SECOPA) e ao Departamento de Esgotos Pluviais (DEP). Divulgado em 2010, o projeto visava a conclusão das obras a tempo de receber os turistas na Copa do Mundo do Brasil, o que não aconteceu pois as obras só foram concluídas em 2018, quatro anos depois da realização do evento. O projeto trabalhou apenas a Orla Central, que foi delimitada como a área entre o Parque Harmonia até o Parque Marinha.

Na imagem abaixo podemos ver que o trabalho não chega a ser um projeto arquitetônico completo, ele apenas aponta os locais onde as intervenções podem ser implementadas. As intervenções estão divididas em conexões com o tecido urbano, equipamentos de animação pública e percursos de articulação. No trabalho há também outras imagens que localizam áreas de estacionamento e locais que necessitam de “desobstrução visual dos panoramas aquáticos”.



Figura 6. Implantação Geral Esquemática. Fonte: Diretrizes de Desenho Urbano para a Orla Central, GT Orla, 2010.

Em um segundo momento, o GT volta a falar sobre a necessidade de atrair parceiros privados para a realização da requalificação urbana, principalmente para a construção e operação dos equipamentos de animação pública.

Ao fazer esta retomada dos projetos apresentados pela gestão municipal na primeira década dos anos 2000, podemos observar alguns pontos que são constantes nos documentos oficiais publicados: integração das áreas de orla entre elas e com o tecido urbano; áreas esportivas; comércios e serviços; marina pública; percursos de passeio e ciclovias; áreas para estacionamento e valorização da paisagem aquática.

3. A ORLA CENTRAL HOJE: CARACTERIZAÇÃO DA ATUAL SITUAÇÃO

Este capítulo tem como objetivo apresentar a situação atual da Orla Central. Primeiramente serão apresentados os resultados de parte do questionário, referente à totalidade da Orla Central. Feito isto, realizamos uma seleção de fotografias para ilustrar as observações feitas em trabalho de campo para cada trecho. O foco foi identificar as estruturas e equipamentos disponíveis para o uso público e destacar o uso que a população faz destes espaços, em diferentes dias e horários da semana.

Dividimos a Orla Central em cinco trechos. O trecho 1 refere-se a área da Usina do Gasômetro e da Orla Moacyr Scliar. Os trechos 2 e 3 correspondem aos trechos delimitados pela Prefeitura de Porto Alegre, onde pretendem implantar projetos de requalificação urbana. O trecho 4 se inicia na no Parque Gigante e Estádio Beira-Rio e termina na Fundação Iberê Camargo. No trecho 5 está, exclusivamente, a área do Pontal.

Os resultados a seguir dizem respeito aos participantes que se declararam como “frequentadores” da Orla Central. Quanto à frequência, os sábados e domingos foram os dias da semana mais citados. As tardes e fins de tarde os turnos mais frequentados, o que vai ao encontro com as observações feitas em campo. A maioria das pessoas afirmou ir com os amigos, mas o número de pessoas que vão sozinhas (20,7%) também chamou a atenção. Quanto à locomoção, as pessoas que vão caminhando (29,4%) e pedalando (25,9%) foram predominantes. A quantidade de pessoas que vão de carro particular veio logo em seguida, com 18,4%. Mais da metade dos participantes (55,3%) utiliza meio de transporte não motorizado para chegar até a orla. Dois motivos que podem influenciar este hábito são: não existe nenhuma linha de transporte público, mais especificamente o ônibus, que tenha no seu trajeto a Avenida Edvaldo Pereira Paiva e não há muitas vagas de estacionamento. Outra possibilidade é de que o caráter de local para prática de exercícios

físicos, identificado durante os estudos de campo, determine a preferência do meio de locomoção escolhido pelo frequentador.

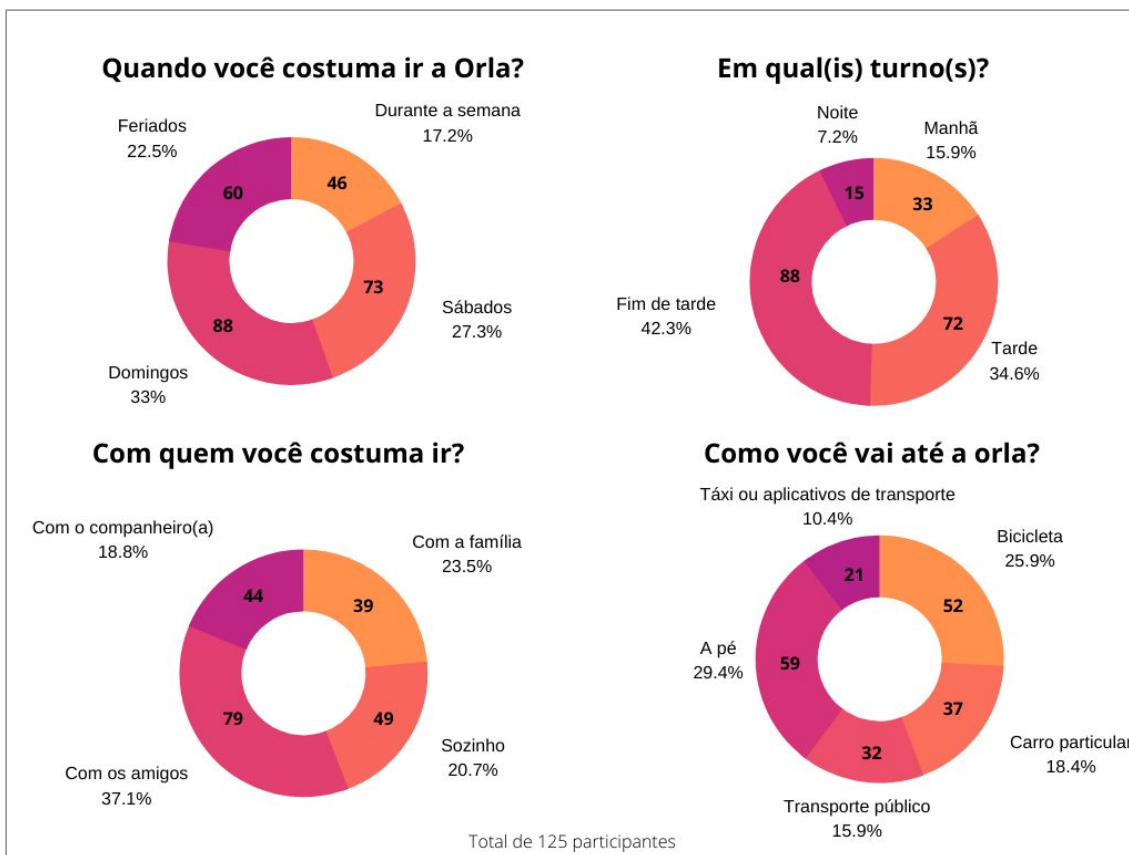


Figura 7. Gráficos de detalhamento do uso do frequentador. Elaboração: Manoela Rodrigues

Para identificar os usos, os frequentadores foram questionados quanto às atividades que costumam praticar no local. O uso mais citado foi contemplar a paisagem, seguido por encontrar amigos e familiares e andar de bicicleta. No segundo pelotão, praticar atividades físicas e ir aos bares e restaurantes. As respostas foram ao encontro com as observações feitas em campo. Os pontos favoritos, representados na figura 9, também foram de encontro ao trabalho de campo. O trecho 1, com a Usina do Gasômetro e a Nova Orla, foi eleito o favorito dos participantes, seguido do trecho 4 por conta do entorno do Iberê Camargo. O Pontal foi o ponto menos lembrado, possivelmente pelo pouco tempo que o espaço está aberto ao público.

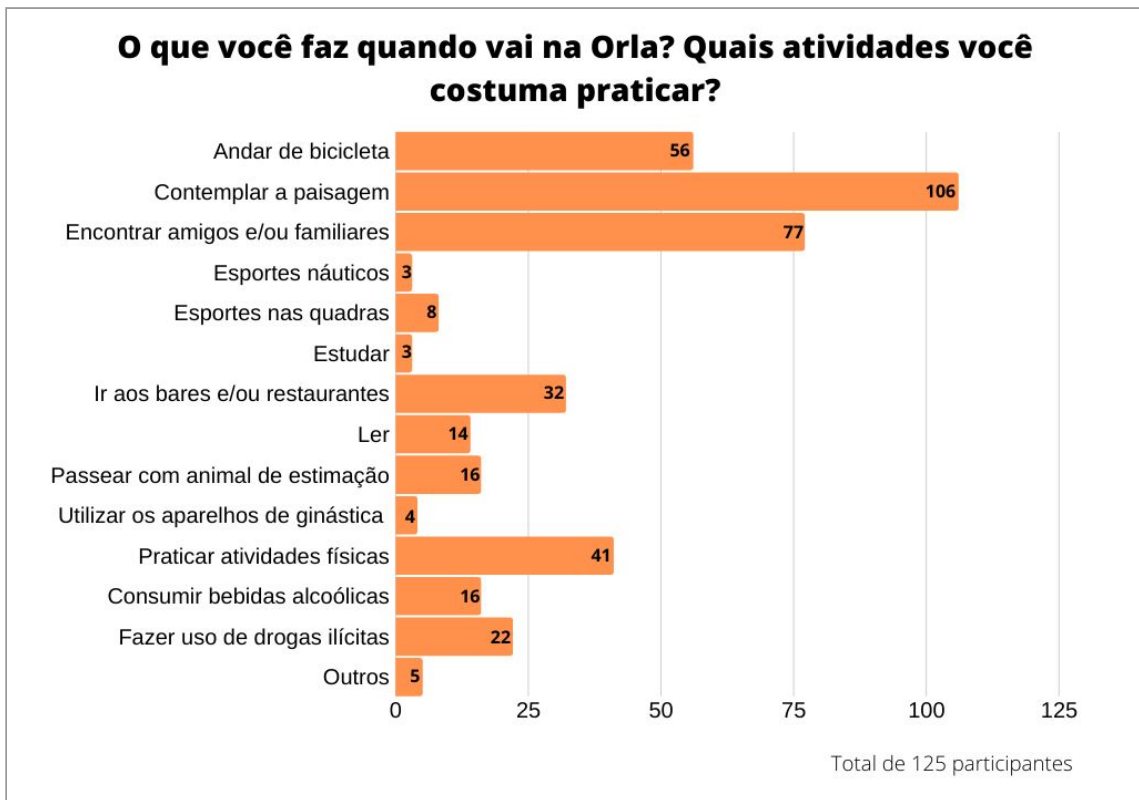


Figura 8. Gráfico de usos e atividades. Elaboração: Manoela Rodrigues

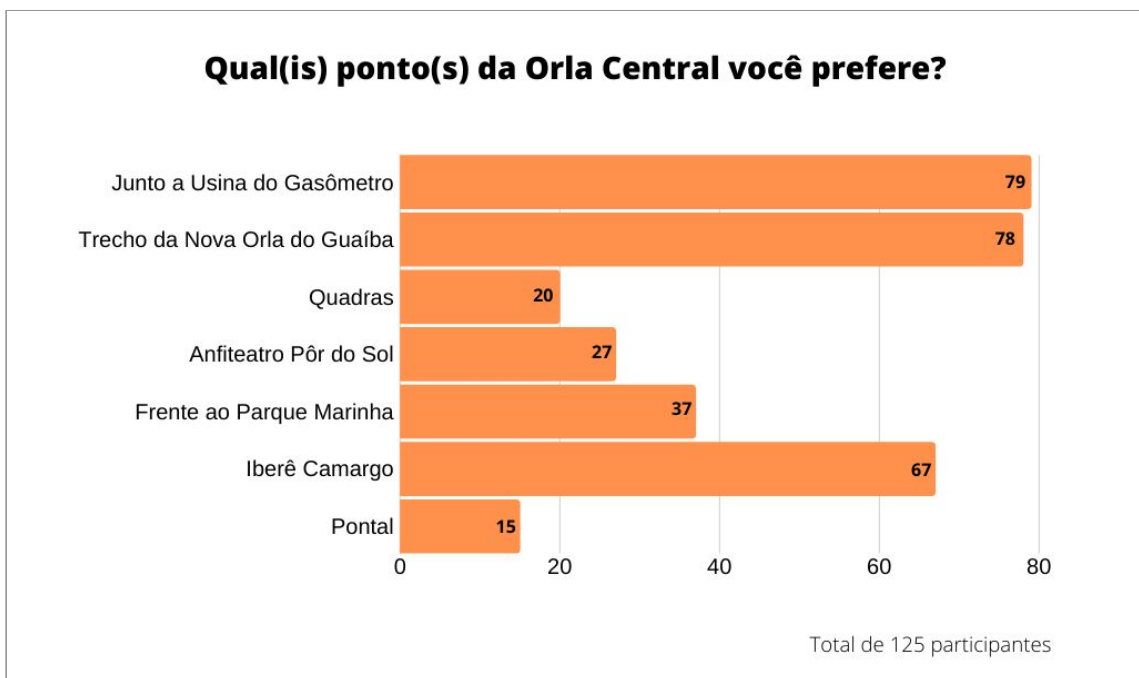


Figura 9. Gráfico de pontos favoritos da Orla Central. Elaboração: Manoela Rodrigues

3. 1 Trecho 1: Ponto de encontro

O trecho 1, entre a Usina do Gasômetro e a Rótula das Cuias, é o ponto da Orla Central que mais recebe público. Isso se dá principalmente pelas novas estruturas da Orla Moacyr Scliar, mas também por ser o ponto de encontro mais tradicional da Orla do Guaíba. Seja durante a semana, seja nos fins de semana e feriados, é o local onde sempre há movimento.

A Usina do Gasômetro, um dos principais cartões postais de Porto Alegre e motivo para este trecho ser o mais tradicionalmente frequentado, encontra-se fechada desde 2017. Aberta ao público como centro cultural em 1991, os 18 mil metros quadrados de área abrigam auditórios, salas multiuso, anfiteatros, espaços para exposições, cinema e teatro (PMPA, 2019). A edificação que é um marco na paisagem da capital é tombada desde 1983 pelo município e pelo estado (IPHAE, 2019). Em agosto deste ano a Prefeitura lançou o edital de licitação para as obras de revitalização do espaço e anunciou que quer o início das obras em dezembro deste ano. O custo está previsto em R\$ 12,5 milhões e a maior parte da verba, R\$ 10 milhões, virá de um empréstimo da Corporação Andina de Fomento (CAF). O projeto não muda o caráter cultural do espaço e tem como principal objetivo requalificar as instalações e atender as exigências do Corpo de Bombeiros.

Se observa que as estruturas da nova orla foram projetadas para deixar o usuário voltado para a frente aquática: as arquibancadas, deques, passarelas, bancos, ciclovia, áreas infantis, quadras, aparelhos de ginástica, restaurantes e bares estão dispostos de maneira que a paisagem do lago esteja sempre em vista. Alguns espaços construídos ainda estão a espera de ocupação. As deficiências observadas são a ausência de bebedouros e a quantidade insuficiente de banheiros públicos para a demanda.

De maneira geral, pode se dizer que a revitalização desta área foi um sucesso. Quando questionados se frequentavam a Orla Central antes da reforma 47,9% dos que agora de declaram frequentadores afirmaram que não -

entre as respostas “nunca”, “apenas de passagem” e “não frequentava, havia apenas visitado poucas vezes” - e 27,8% disseram que sim mas que agora aumentaram a frequência. Apenas 8,3% responderam que antes da reforma frequentavam o espaço mais do que atualmente. Este resultado demonstra que a tendência é de que nos próximos anos, quando concluídas as obras do trecho 2 e 3 e do Pontal, a Orla Central receba cada vez mais público.

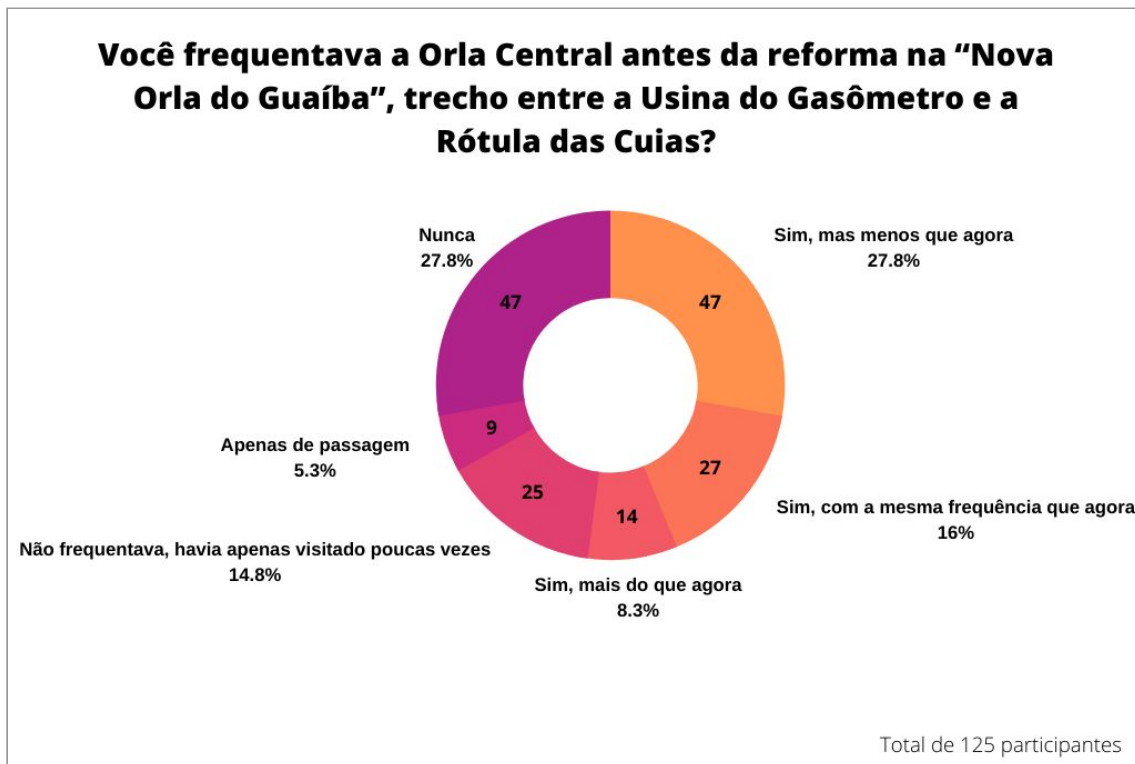
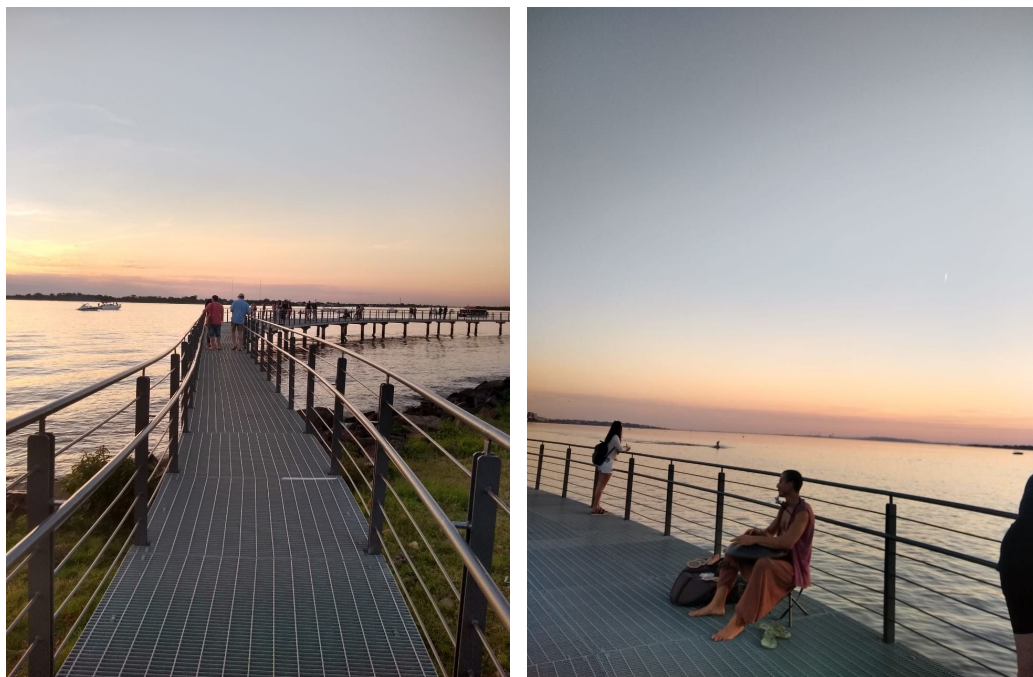


Figura 10. Gráfico de frequência na Orla Central antes da reforma. Elaboração: Manoela Rodrigues

Os trabalhos de campo neste trecho foram realizados em uma quarta-feira no início da tarde, sexta-feira no fim do tarde e domingo a tarde. Durante a semana as principais atividades são a prática de exercícios físicos, como corridas, caminhadas, pedaladas e grupos de ginástica funcional, e de esportes nas quadras, como futebol, vôlei, futevôlei e basquete. É perceptível que há uma organização prévia dos grupos das quadras pela presença de equipamentos como coletes, uniformes, bolas e *coolers*. No fim da tarde, por volta das 17:30h, o movimento aumenta, tanto nas atividades físicas, quanto

em grupos de pessoas que se reúnem para conversar, tomar chimarrão e contemplar a paisagem, principalmente no pôr do sol. O movimento nos bares e restaurantes também é maior neste horário até o meio da noite, por volta de 21h. Foi observado que muitas pessoas consomem alimentos e bebidas, alcoólicas ou não, dos vendedores ambulantes que transitam no espaço, assim como levam seus próprios lanches, *coolers* e isopores. Quanto às manifestações culturais, é comum encontrar artistas de rua e rodas de samba no local. Nos bares e restaurantes também ocorrem apresentações ao vivo.



Figuras 11 e 12. Fim de tarde na passarela. Na fotografia a direita, artista de rua faz sua apresentação. Foto: Manoela Rodrigues



Figura 13. Grupo praticando futevôlei nas quadras de areia. Foto: Manoela Rodrigues

Nos finais de semana, principalmente nos domingos, o movimento é muito maior e, inclusive, a Avenida Edvaldo Pereira Paiva é fechada para automóveis. Se percebe uma mudança no perfil do público e nas atividades praticadas. Diminui o público que pratica atividades físicas como corridas e ginásticas e aumenta os grupos para encontro, lazer e recreação com a utilização de skates, bicicletas conjuntas, patins e afins. As quadras ficam concorridas e os grupos organizados da semana dão lugar a grupos que se formam de maneira espontânea, principalmente com adolescentes. Foi observado a predominância de dois grupos: famílias e grupos de jovens.

Nas sextas, sábados e domingos a noite, a capital parece ter ganho um novo espaço para a vida noturna. Além do bom movimento nos bares, há presença de grupos, principalmente jovens, que se reúnem no local. Há uma diferença no perfil dos grupos que frequentam nas sextas e sábados para os domingos. Nos dois primeiros a predominância do perfil é de jovens de classe média em uma faixa etária entre 20 e 30 anos. Consomem bebidas alcoólicas principalmente dos bares e dos vendedores ambulantes, fazem uso de drogas ilícitas e levam instrumentos musicais. Mais tarde da noite, o movimento migra para a Praça Júlio Mesquita, mais conhecida como Praça do Aeromóvel, que

fica do outro lado da via em frente a Usina. Também há bares e vendedores ambulantes na praça. Já aos domingos, os grupos de jovens que frequentam o local tem outro perfil em comum, são de classe baixa e estão na faixa etária entre 15 e 20 anos. Ficam localizados junto à Usina do Gasômetro, equipados de suas caixas de som tocando o popular funk brasileiro, fazem uso de drogas ilícitas e de bebidas alcoólicas que levam ao local. Permanecem no local durante a tarde, noite e madrugada.

3.2 Trecho 2: Área de entretenimento e eventos

O trecho 2, da Rótula das Cuias até a foz do Arroio Dilúvio, possui 134.450 m² e 850m de extensão (Prefeitura de Porto Alegre, 2019), e está em uma situação de subutilização. Seu principal componente é o Anfiteatro Pôr-do-Sol, palco a céu aberto que, como já abordado anteriormente, encontra-se defasado e exige grande produção para a realização de eventos. Outro ponto de referência são as barracas permanentes de lanches e bebidas. No trecho, a predominância é de espaços vazios vegetados, os quais são utilizados como estacionamento. O espaço não tem muito movimento de público que permaneça no local, sendo o fluxo de pessoas concentrado na passagem pelo calçadão. O local só recebe grandes públicos quando ocorrem eventos no Anfiteatro.



Figura 14. Equipamento de ginástica junto ao calçadão e ao fundo espaços vegetados vazios. Foto: Manoela Rodrigues



Figura 15. Anfiteatro Pôr-do-Sol e entorno. Foto: Manoela Rodrigues

Para reverter a situação, a Prefeitura de Porto Alegre divulgou em agosto deste ano um projeto de revitalização para o trecho, que mantém o caráter de atrativos de entretenimento e lazer. O grande atrativo idealizado é, além de um novo espaço para grandes eventos, uma roda gigante de 80 metros com cabines panorâmicas. As outras intervenções obrigatórias são parque infantil, cachorródromo, teatro de arena para pequenos eventos, apoio náutico para pequenas embarcações e estacionamento, além de itens básicos como mobiliário urbano, iluminação e sanitários.



Figura 16. Imagem ilustrativa do projeto para o trecho 2. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.

Para realização da obra, o poder público está em busca de uma Parceria Público Privada. O contrato será em forma de concessão, a empresa deverá custear as obras, seguindo as intervenções obrigatórias do projeto da prefeitura, e os encargos operacionais, como manutenção, segurança e limpeza. Em contrapartida, terá 35 anos para explorar economicamente os atrativos âncoras, como o ingresso da roda gigante e a locação do espaço para eventos. O edital de licitação será lançado com o critério de julgamento estabelecido como o maior valor de outorga fixa.

No projeto, a prefeitura enfatiza que é proibida a cobrança de ingresso para a entrada no parque e que a valorização do espaço público e intensificação do uso são as premissas. Ressalta também que o projeto está em consonância com a vocação e as diretrizes previstas na legislação municipal para a orla, assim como seguir os padrões de mobiliário urbano do projeto conceitual do arquiteto Jaime Lerner - utilizado no trecho 1 - e o trecho deve se conectar com os trechos 1 e 2.

3.3 Trecho 3: Área esportiva

O trecho 3 também corresponde a um trecho delimitado pela gestão municipal para obras de revitalização. Este, entretanto, já teve suas obras iniciadas em outubro deste ano. Com aproximadamente 1,6 km de extensão, o trecho entre a foz do Arroio Dilúvio e o Parque Gigante é voltado para os esportes. O projeto prevê 27 quadras esportivas e a maior pista de skate da América Latina - certificada pela Confederação Brasileira de Skate e pelo Comitê Olímpico Brasileiro -, além de vestiários, ciclovia, estacionamento e três bares. A ideia do cunho esportivo deste trecho está presente desde o diagnóstico de 2003 e o esquema de implantação de 2010.



Figura 17. Imagem ilustrativa do projeto para o trecho 3. Foto: PMPA - Divulgação: Correio do Povo

Para realização das obras, a Prefeitura contará com recursos provenientes do Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), do Fundo Municipal de Iluminação Pública, do Dmae e do Tesouro Municipal. A execução será de responsabilidade do consórcio ACA/RGS, formado por empresas brasileiras e portuguesas, que ganhou o edital com o valor proposto de R\$ 46,171 milhões, abaixo dos R\$ 57 milhões estimados no mesmo. O trecho tem estimativa de ser entregue no final de 2021.

Antes de começar as obras, o trecho encontrava-se abandonado. Havia duas goleiras em frente ao Parque Marinha mas o espaço sofria com a falta de capina. A parte mais utilizada do trecho é na calçada junto a avenida, onde as pessoas praticam corridas, caminhadas, pedaladas, entre outros. Um dos problemas identificados já no diagnóstico de 2003 é a falta de conexão entre o parque e a orla, separados pela movimentada avenida. O projeto não apresenta, ao menos no material divulgado, nenhuma medida para resolver a travessia dos pedestres e conectar os espaços.

Nas fotografias abaixo podemos observar que a primeira parte do trecho, nas figuras 18 e 19, apresenta condições mais propícias para

receber intervenções, já recebendo o trabalho de terraplanagem. Já a parte próxima ao final do trecho no Parque Gigante apresenta grande presença de vegetação, principalmente de mata ciliar, e exigirá maiores intervenções.



Figura 18 e 19. Na foto da esquerda, parte do trecho já cercado para obras. Na foto da direita, técnico realiza levantamento topográfico da área e terreno em processo de terraplanagem. Foto: Manoela Rodrigues

3.4 Trecho 4: A área privada da Orla Central

O trecho 4 possui cerca de 2 km de extensão e seus principais pontos são o Parque Gigante, o Estádio Beira-Rio e o Centro de Treinamento do Sport Club Internacional, e a Fundação Iberê Camargo e seu entorno. A área do complexo colorado às margens do Guaíba é privada, sendo de acesso restrito para sócios do clube. As áreas do Internacional são, junto ao Pontal, as áreas privadas da Orla Central. O terreno era municipal e foi, em 2008, oficialmente regularizado e as escrituras foram entregues ao clube. Em contrapartida, conforme divulgado no site oficial do clube, o Internacional deve acolher mensalmente 150 crianças em projetos sociais e pagar R\$ 25 mil reais à Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre (EPTC), este último pelo período de 20 anos, com possibilidade de renovação.

Percorrendo o trecho, encontramos entre o CT do Inter e o Iberê espaços bem vegetados de difícil acesso e, mais próximo a Fundação, um espaço verde com alguns bancos. No entorno da fundação é o local onde há mais estrutura e movimento, principalmente nos fins de tarde e nos finais de

semana. Com a chegada do Pontal, que fica a cerca de 270 metros, a tendência é de aumentar o movimento neste entorno. O questionamento que fica é quanto a paisagem: a construção do Pontal irá modificar positiva ou negativamente a paisagem desta área? No momento, a edificação de concreto branco da Fundação é destaque por sua arquitetura mas logo irá dividir a paisagem com uma edificação envidraçada de 84 metros de altura com outra proposta arquitetônica.



Figura 20. Entorno do Iberê Camargo, ao fundo, prédio sede da fundação. Foto: Manoela Rodrigues

3.5 Trecho 5: Pontal

No trecho 5 está, exclusivamente, a área do Pontal. O capítulo 5 é inteiramente dedicado a discutir a área, trazendo o histórico, os agentes sociais envolvidos e o que este empreendimento representa para a cidade. Neste subcapítulo, o objetivo é apresentar o projeto, a situação atual das obras e o uso da população do protótipo do Parque do Pontal, inaugurado em julho de 2018. Todas as informações e ilustrações referentes ao projeto foram retiradas do *release* oficial do empreendimento, divulgado pela construtora Melnick Even.

Apresentado em junho de 2018, o projeto do Pontal prevê um complexo de aproximadamente 115 mil metros quadrados de área construída com *shopping center*, torre comercial, HUB de saúde, centro de eventos e parque. O *shopping* terá cerca de 90 mil metros quadrados de área construída entre três pavimentos e espaço para 163 lojas, entre elas uma megastore da Leroy Merlin - uma rede de lojas de materiais de construção, acabamento, decoração e jardinagem -, além de praça de alimentação, salas de cinema e estacionamento. A torre comercial com cerca de 23 mil metros quadrados de área construída e 84 metros de altura divididos em 20 andares onde funcionarão um hotel, centro de eventos, consultórios médicos e salas comerciais é o destaque arquitetônico do projeto. A edificação possui uma arquitetura contemporânea e conta com elementos modernos como, por exemplo, iluminação dinâmica em led e piscina de borda infinita. Segundo a arquiteta Roseli Melnick, responsável pelo projeto, a edificação foi pensada para valorizar e interagir com o ambiente externo e a água e a sinuosidade do lago Guaíba foram a inspiração para a forma da torre. O HUB da Saúde será administrado pelo Hospital Moinho de Ventos, um dos mais conceituados da capital.





Figura 21 e 22. Imagens ilustrativas do projeto do Pontal. Fonte: Melnick Even

O Parque do Pontal, de caráter público, é a principal contrapartida do empreendimento. A área do parque fica em torno de 29 mil m² e contará com estrutura semelhante a Orla Moacyr Scliar, com áreas de caminhada e ciclovia, áreas para contemplação com deques e arquibancadas, píer, área infantil, estacionamento e um memorial do Estaleiro Só. Um protótipo do parque de cerca de 10 mil m² já está disponível para o público no local. Durante os estudos de campo desta pesquisa foi observado um movimento ainda pequeno, intensificado nos finais de tarde e fins de semana, talvez pelo barulho das obras em andamento do empreendimento. Durante os quatro meses desde a inauguração, já foram realizados alguns eventos no local, com a presença de bandas e *foodtrucks*.

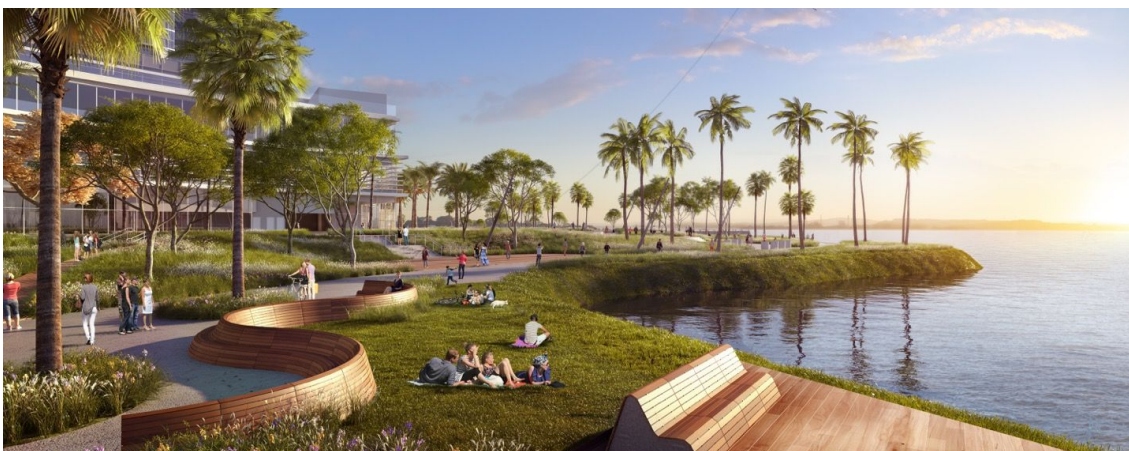


Figura 23. Imagem ilustrativa do projeto do Parque do Pontal. Fonte: Melnick Even

As obras iniciaram em janeiro de 2019 e a previsão de entrega e inauguração é no final de 2020 para o parque e 2022 para o complexo. De janeiro para novembro, mês do último trabalho de campo da pesquisa, o avanço nas obras é visível, como mostra figura 24. O discurso da prefeitura e das empreendedoras BMPAR e Melnick Even divulgado pela mídia tradicional e pelo site da PMPA é de que o Pontal chega para ser um novo cartão postal da capital, oferecendo novos espaços de lazer para a população. Durante a inauguração do protótipo do parque, com a presença do prefeito Nelson Marchezan Júnior, do secretário municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade e dos diretores da BMPAR e da Melnick, as falas destacaram o abandono recente da área e a qualificação que o projeto irá trazer para a cidade e para a qualidade de vida da população. Fazendo referência aos entraves e percalços que os projetos para a área sofreram desde a aquisição do terreno até a aprovação deste projeto final, que serão abordados no capítulo 5, o diretor da Melnick disse em seu discurso que

“A Porto Alegre do sim é melhor que a do não. É com prazer e orgulho que desenvolvemos este projeto. Vamos entregar a obra do complexo multiuso dentro do prazo e ele será utilizado por todas as classes sociais que vivem aqui.”

(Juliano Melnick, 2018.)

Ele toca também em um ponto que é uma das principais críticas e preocupação daqueles que são contra o empreendimento: este pode significar a elitização do espaço, pois suas instalações são voltadas ao consumo, negócios, atendimento médico particular e lazer de alto custo (hotel e centro de eventos) deixando de fora aqueles com menor poder aquisitivo.



Figura 24. Empreendimento em construção. Foto de novembro de 2019. Foto: Manoela Rodrigues

4. REFERENCIAL TEÓRICO

4.1 O Espaço Urbano Capitalista: produção, agentes e a cidade como negócio

O espaço urbano capitalista, como sugere Roberto Lobato Corrêa (1993), é um produto social, resultado de ações acumuladas no decorrer do tempo e realizadas por agentes sociais que produzem e consomem espaço. Estes agentes são: os proprietários dos meios de produção; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado e os grupos sociais excluídos. (Corrêa, 1993). Assim, a produção do espaço

“É consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade.”

(CORRÊA, 2011)

A cidade está em constante reorganização espacial e renovação urbana, e é importante ressaltar que a forma como estes agentes atuam no espaço urbano varia através do tempo. Nas palavras do autor, os agentes sociais da produção do espaço estão inseridos na temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial capitalista (Corrêa, 2011). Nos tempos atuais, os papéis e tipos de agentes que antes eram bem definidos agora se ajustam ao tempo, a escala de atuação e a situação, adotando, por vezes, diferentes estratégias e práticas espaciais (ações). Agora, um agente age de maneira que antes era comum apenas para outro agente, e diferentes agentes, de diferentes tipos e ramos, como uma empresa industrial e um promotor imobiliário, utilizam, por vezes, estratégias e práticas espaciais semelhantes.

Com a mundialização do capitalismo, a metrópole assume um papel central e a produção do espaço urbano atinge um novo momento. Este processo tem como característica econômica a acumulação financeira mundializada, nova etapa do modo de produção capitalista iniciada no final da década de 1980 que é marca do século XXI. A partir da tese de que a produção do espaço é condição, meio e produto da reprodução social, Ana Fani afirma que a acumulação do capital se realiza através da reprodução do espaço urbano. A nova fase da dinâmica espacial é marcada, principalmente, pelo predomínio do capital financeiro sobre o capital industrial, que pautava as relações sociais na fase anterior do capitalismo. Sob o fenômeno da financeirização, o capital alcança um novo patamar de fluidez em escala global e, como aponta Carlos de Mattos, em tradução livre pela autora Ana Fani, há uma oferta crescente de capital imobiliário, altamente especulativo e oligopolizado, que considera a terra metropolitana como um meio privilegiado para sua valorização e reciclagem. Esta dinâmica estritamente capitalista de produção do espaço é regulada pela lógica do mercado, do lucro, vê o espaço urbano como mercadoria e não privilegia o bem-estar coletivo da população através da melhoria dos equipamentos urbanos básicos.

Contudo, não é novidade o fato do capitalismo se utilizar da urbanização para se reproduzir e absorver o capital excedente. Como David Harvey coloca,

quando escreve sobre o direito à cidade, que mais tarde será abordado neste trabalho, o problema do capital excedente não se extingue, ele é resolvido temporariamente e de diferentes maneiras ao longo do tempo, mas os impactos sobre a vida urbana são irreversíveis. Harvey faz uma retomada histórica onde mostra que já na cidade de Paris do Segundo Império, em meados de 1850, Haussmann resolve o problema do capital excedente e do desemprego com grandes obras de infraestrutura na cidade, e, após a Segunda Guerra Mundial, Robert Moses modifica a região metropolitana de Nova Iorque e cria os famosos subúrbios americanos. Assim, com diversos exemplos até a atualidade, a urbanização é instrumento histórico do capitalismo, e, como aponta Harvey, sempre foi um fenômeno de classe. A necessidade perpétua de encontrar terreno lucrativo para a produção e absorção de excedente de capital molda a política do capitalismo (Harvey, 2012). No cenário atual, a integração dos mercados financeiros e sua flexibilidade financiam o desenvolvimento urbano por todo o mundo.

A cidade e seus equipamentos é a materialização das relações sociais que produzem o espaço urbano. Milton Santos (2012) diz que as cidades são o espaço como acumulação desigual de tempos, ou seja, ela é marcada por temporalidades distintas que respondem a diferentes períodos históricos com diferentes técnicas e relações entre os agentes. Estas marcas são o que Milton Santos chama de rugosidade. Se a Usina do Gasômetro é uma rugosidade do passado, o Pontal é a marca da contemporaneidade.

4.2 Porto Alegre: MetrÓpole e Cidade Global

Uma metrÓpole é a principal cidade de uma região. É assim caracterizada não apenas pelo tamanho da população e da economia, mas, principalmente, pelas funções que exerce. Nas palavras da geÓgrafa Rosa Moura, integrante do ObservatÓrio das MetrÓpoles, a metrÓpole é:

“Cidade principal de uma região, nó de comando e coordenação de uma rede urbana; não só se destaca pelo tamanho populacional e

econômico, como também pelo desempenho de funções complexas e diversificadas (multifuncionalidade); estabelece relações econômicas com outras metrópoles/aglomerações.”

(MOURA, 2013)

Na década de 1960, apenas Rio de Janeiro e São Paulo eram consideradas metrópoles no Brasil. Porto Alegre, junto a Recife, Salvador, Belo Horizonte e Belém, era considerada uma metrópole incompleta, pois:

“comandam a produção em vastas extensões do território, porém carecem de sistemas de transportes que permitam as interações espaciais, e detêm uma atividade industrial insuficiente para suplantar todas as necessidades da população.”

(SANTOS, 1967)

A partir dos anos 1970 a capital gaúcha é considerada uma metrópole e passa por um período de décadas de significativas mudanças de cunho econômico, social, político e territorial. Estas mudanças estão relacionadas com o contexto nacional, regional e local, e mais tarde, global. Neste período, vivemos a crise generalizada do desenvolvimentismo (década de 1980), a reestruturação neoliberal (década de 1990) e uma nova dinâmica socioeconômica, no primeiro decênio do século XXI (SOARES; FEDOZZI, 2014). Nas décadas de 1970 e 1980, em Porto Alegre e na RMPA:

“a expansão metropolitana se produziu pelo transbordamento da mancha urbana da capital e pelo deslocamento da indústria; a partir de 2000, a desconcentração também afetou o setor de serviços, com alguns centros urbanos se convertendo em polos de atividades terciárias. Essa mudança reflete a alteração do perfil da própria economia da metrópole, que se caracteriza por um incremento da participação dos serviços no Produto Interno Bruto (PIB).”

(SOARES; FEDOZZI, 2014)

Em síntese, a economia passa a se concentrar no setor terciário, dos serviços e do comércio, e a descentralização é marca territorial. As indústrias que antes estavam na capital se deslocam para a RMPA. Demograficamente, a

RMPA cresce e Porto Alegre segue com ritmo estável. Entre 1980 e 1991 ocorreu um evidente processo de elitização e de segregação socioespacial em Porto Alegre: novas áreas de tipo superior, concentração das elites em setores e bairros nobres da metrópole, periferação das camadas populares. (SOARES; FEDOZZI, 2014)

A metropolização contemporânea traz novas características. Agora, a metrópole emerge da dinâmica da economia global:

“uma “metrópole corporativa”, a serviço das empresas hegemônicas; mais preocupada com a eliminação das deseconomias urbanas que com a produção de serviços sociais e do bem-estar coletivo.”

(SANTOS, 1990)

Uma metrópole é, ao mesmo tempo, uma condição à reprodução do capital, um meio utilizado para sua reprodução e um produto do próprio capital (LENCIONI, 2006). Assim, as metrópoles brasileiras passam a ser controladas pelos negócios da produção imobiliária. Esta mudança pode ser observada na produção do espaço urbano na cidade gaúcha: se antes quem possuía mais terras e maior influência sobre o poder público era o capital industrial, agora quem pauta as relações econômicas e políticas municipais é o capital financeiro, representado, principalmente, pelo setor imobiliário. E é justamente nas antigas áreas industriais, como, por exemplo, o 4º Distrito e o próprio Pontal, que o setor imobiliário encontra espaços bem localizados para investir e instalar novos empreendimentos, tanto residenciais quanto comerciais.

Sob a globalização, as grandes cidades latino-americanas, como coloca Carlos de Mattos (2002), recuperaram sua importância e cresceram. Neste contexto, se inicia uma competição entre cidades para atrair investimentos estrangeiros e de grandes corporações nacionais. Os mega projetos, como o Pontal, são *productos de la globalización y del nuevo paradigma de desarrollo urbano* (PÉREZ, 2019).

4.3 Os Grandes Projetos Urbanos

Nesta pesquisa, o empreendimento do Pontal é caracterizado como um Grande Projeto Urbano (GPU). A conceituação dos GPUs tem dois períodos no Brasil, conforme Clovis Ultramari e Denis Rezende (2007). Primeiramente, nos anos 70, o país começa a implantar projetos que se destacam por suas dimensões técnicas e financeiras superiores aos empreendimentos já existentes, e estes são caracterizados como Grandes Projetos. Já nos anos 90, vê-se repetir nas cidades brasileiras o empreendimento de grandes projetos de valorização e revitalização de áreas centrais degradadas, de setores históricos subutilizados, de áreas com potencial turístico, dentre outros. (ULTRAMARI; REZENDE, 2007). Este último é o conceito referencial utilizado neste trabalho. Estes empreendimentos começam a ser caracterizados como GPUs não exclusivamente por seus custos, tamanho e/ou técnicas, e sim por seu impacto gerado na cidade e por se tornar um ponto referencial urbano.

Em seu artigo onde traz o conceito e a contextualização dos GPUs no Brasil, Clovis Ultramari (2013) destaca algumas das principais características dos GPUs brasileiros, dentre elas: são pontuais; há um incremento na participação do setor privado; custos crescentes; processo de gentrificação - a revitalização das áreas vem acompanhada da valorização dos terrenos e edifícios, e, conseqüentemente, do aumento do custo de vida local; é utilizado o discurso de valorizar a imagem e competitividade da cidade; tem como possível potencial positivo a possibilidade de integrar um projeto maior de cidade. Temos pelo Brasil exemplos diversos de recuperação de áreas centrais, valorização de áreas costeiras e ribeirinhas, resgate de patrimônios arquitetônicos e urbanísticos, disponibilização de novas estruturas de lazer e turismo, entre outros. (ULTRAMARI; REZENDE, 2007) Ainda segundo os autores citados, a causa da implementação dos GPUs brasileiros parece ser a recuperação de áreas com grande potencial de uso urbano que estavam abandonadas há décadas.

Assim, caracterizamos o empreendimento do Pontal como um Grande Projeto Urbano, principalmente por se localizar em uma área de grande potencial urbano - a Orla Central de Porto Alegre - que estava estagnada

desde a desativação da antiga indústria naval do Estaleiro Só, e, agora, irá oferecer novas estruturas de lazer, consumo e turismo para a cidade. Também, por que é um empreendimento pontual mas com capacidade de se integrar há outros pontos da Orla Central, e, é uma iniciativa de alto custo do setor privado, contudo, faz parte de um projeto público municipal de revitalização de áreas com finalidade de marketing urbano para atrair empresas, investimentos estrangeiros e turismo para a capital.

Estabelecemos, a partir da bibliografia consultada, quatro parâmetros básicos para a caracterização de um GPU e comparamos com as características do Pontal em Porto Alegre, conforme quadro abaixo:

CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO DO PONTAL COMO UM GRANDE PROJETO URBANO	
CARACTERÍSTICAS DE GRANDES PROJETOS URBANOS	PONTAL
Participação do setor privado, principalmente do setor imobiliário já atuante na cidade.	As principais empresas envolvidas no Pontal são: A construtora e incorporadora imobiliária Melnick Even, que possui diversos empreendimentos, tanto residenciais quanto comerciais, na cidade de Porto Alegre e A BM PAR Empreendimentos, dona do terreno e que irá gerenciar o <i>shopping</i> e comercializar os espaços deste.
Projeto de grande dimensão, custos elevados e de arquitetura moderna.	A área total conta com cerca de 59 mil m ² , destes, 29 mil m ² será a área do parque público. A área construída chega a 114 mil m ² . Segundo o jornal Correio do Povo, o investimento estimado é de R\$ 375 milhões. O conceito do complexo multifuncional é moderno e a construtora promete tecnologias de ponta na edificação.
São pontuais, mas têm a possibilidade de integrar ou não um projeto maior para a cidade.	Localiza-se em área específica da Orla, a Ponta do Melo, mas o Parque irá utilizar o mesmo equipamento imobiliário da Nova Orla do Guaíba, próxima ao Gasômetro, e há a possibilidade de integração do Parque com futuras obras na Orla.

<p>Projetos de revitalização localizados em áreas que necessitam de recuperação, para que, com a chegada do empreendimento, se valorize a imagem e competitividade da cidade.</p>	<p>A área estava abandonada e subutilizada há anos e possui localização privilegiada junto ao Lago Guaíba.</p>
---	--

Figura 25. Quadro de caracterização do Pontal como um Grande Projeto Urbano.

Elaboração: Manoela Rodrigues

Quanto aos impactos sociais e territoriais desses megaprojetos, os estudos de caso de GPUs em diferentes cidades latino-americanas e as pesquisas sobre a urbanização contemporânea, revelam, segundo Ruth Perez (2019), “processos urbanos que promovem a desigualdade social e espacial, a gentrificação, a exclusão de classes sociais e a privatização do espaço.” Os impactos podem ser observados em diferentes escalas. Na escala da cidade, o grande investimento em certas áreas e bairros destoa de outras que carecem de equipamentos urbanos básicos. Neste sentido, os GPUs tendem a produzir *espacios insulares desconectados del resto de la ciudad* (DUHAU. GIGLIA, 2008). Na escala do bairro, podem produzir *efectos de ruptura en el tejido urbano* (HÉLAN, 2011), fragmentando espaços próximos. A autora usa o exemplo da abertura de grandes avenidas que dificultam a mobilidade dos pedestres. Outro impacto em nível de bairro é a questão da identidade dos lugares, pois os GPUs transformam o lugar de maneira acelerada e drástica, alterando os usos daquele espaço.

De maneira geral, os GPUs são associados a “espetacularização do urbano” (ULTRAMARI, 2006), ou seja, são projetados para valorizar a imagem da cidade. Isto, dentro da lógica do mercado global, da competição entre cidades, do marketing urbano e da nova fase de produção do espaço urbano, como vimos ao longo deste quarto capítulo.

A seguir vamos trabalhar nosso estudo de caso, o Pontal, um Grande Projeto Urbano em construção em Porto Alegre.

5. PONTAL: UM GRANDE PROJETO URBANO NA ORLA DO GUAÍBA

5.1 De Ponta do Melo para Pontal do Estaleiro: histórico da área do Pontal

A Ponta do Melo é mais conhecida pelos porto alegrenses por Pontal do Estaleiro, devido a antiga indústria naval Estaleiro Só que se localizava no local. A Estaleiro Só, uma das pioneiras em construção de navios no Brasil, foi fundada em 1850 e funcionou por 145 anos, encerrando suas atividades em 1995. O seu auge foi justamente quando se mudou para as margens do Guaíba, nos anos 50, chegando aos anos 70 com cerca de 3 mil funcionários trabalhando em uma área de 53.000 m². A partir dos anos 80, a empresa começou a entrar em decadência, decretando falência em 1995. No processo de falência o terreno passou para o poder público municipal.

A área ficou abandonada por anos, restando apenas ruínas das antigas instalações. Em 2002, após três leilões sem sucesso, a Câmara Municipal aprovou um projeto de lei (Lei Complementar 470/2002) que alterou o regime urbanístico, que até então só permitia usos ligados à indústria naval, e autorizou o uso para:

- “a) comércio varejista, exceto depósitos ou postos de revenda de gás, funerárias e postos de abastecimento que não estejam vinculados à atividade náutica;
- b) serviços, exceto oficinas que não estejam vinculadas à atividade náutica;
- c) atividades especiais, admitida somente a instalação de arenas esportivas, de marinas e equipamentos correlatos.”

(LC 470/2002)

.O uso residencial, portanto, continuava vetado. Em 2005 um novo leilão é realizado e o terreno de 60 mil m² é vendido para a SVB Participações e Empreendimentos por R\$ 7,2 milhões e se inicia a polêmica em torno do futuro do local. Em 2006, a empreendedora BM Par Empreendimentos, responsável por projetar um empreendimento para a área, apresentou o projeto (figura 26) para um complexo que contava com hotel, estacionamento, prédios empresariais, marina, parque, área de alimentação e prédios residenciais.



Figura 26. Imagem ilustrativa do primeiro projeto para o Pontal. Fonte: Divulgação/CMPA

Este ia contra o regime urbanístico previsto em legislação que vetava o uso residencial da área. O projeto repercutiu na mídia e virou polêmica na cidade: moradores e ambientalistas se manifestavam contra e o empreendimento não contava com ampla aceitação popular. Em 2008, a

Câmara de Vereadores aprova um projeto de lei, por 20 votos a favor e 14 contra, que autoriza o uso residencial na área. Devido a repercussão negativa, o então prefeito José Fogaça lança um plebiscito, realizado em agosto de 2009, onde o uso residencial da área foi vetado com 80% dos votos, em votação com cerca de 22 mil participantes.

Em 2015, um novo projeto é lançado ao público, agora com um *shopping center* com 25 metros de altura, duas torres de serviços de 80 metros e parque. A apresentação do projeto e do Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA-Rima) ao público gerou um novo momento de conflito entre entidades contra o projeto e a empreendedora. Um dos principais pontos era o aumento do trânsito na região, a possibilidade de enchentes e a preocupação com a legislação ambiental. Na época, a UFRGS lançou, por meio da Cidade, uma Organização Não Governamental (ONG) vinculada à universidade, um laudo técnico questionando o EIA-Rima.

“Os projetos arquitetônico e urbanístico apresentados contrariam um série de legislações urbanísticas, a citar:

- Lei Orgânica de Porto Alegre, artigo 136, que determina a altura dos diques de proteção da cidade contra enchentes;
- Ainda a Lei Orgânica de Porto Alegre, artigo 245, que cita a preservação permanente das nascentes e faixas marginais de proteção de águas superficiais;
- Lei Municipal 646/2010, Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental – PDDUA de Porto Alegre, que determina em sua Parte III – Plano Regulador– Anexo 7 – como altura máxima para a cidade como 52m de altura – o projeto apresenta edificações que ultrapassam em demasiado esta altura máxima pré-fixada para a área urbana da cidade, baseada em estudos que consideraram a densidade demográfica dos bairros e a presença de infraestrutura (redes de abastecimento de água e energia, coleta de esgoto pluvial, rede viária e serviços urbanos oferecidos).
- Lei Municipal 614/2009 – que determina procedimentos para a Área do Pontal do Estaleiro, que a enquadra como código 7 do regime urbanístico, determinando o Índice de Aproveitamento como 1,0 para a área, e o projeto apresentado ultrapassa esta referência, com área construída sendo mais do que o dobro da permitida.
- De acordo com Lei Federal 6766/79, não é permitido o parcelamento do solo “em terrenos alagadiços e sujeitos a inundações, antes de tomadas as providências para assegurar o escoamento das águas ou a proteção contra as cheias e inundações”, conforme ainda o artigo 136

do Capítulo III do Plano Diretor de Planejamento Urbano e Ambiental de Porto Alegre.

– De acordo ainda com o PDDUA, um projeto que apresenta este grau de impacto urbanístico e ambiental deveria ser submetido à aprovação obrigatória diante da Câmara Municipal.”

(CIDADE, 2015)

Após uma série de remodelações, o projeto atual, de responsabilidade da BM Par e da Melnick Even, foi lançado ao público em 2018. Vimos, no capítulo 2, subcapítulo 2.3, como é o projeto que foi aprovado e está em fase de construção. Por mais que haja grupos contrários, o Pontal parece contar agora com a aceitação popular, que aprova a revitalização desta área há tanto tempo abandonada na cidade. Pouco tempo depois do lançamento, a prefeitura emitiu a licença ambiental e autorizou o início das obras. Em seu discurso no evento de lançamento do projeto, o prefeito Nelson Marchezan Júnior caracterizou como “absolutamente irracionais e contra o interesse público” os argumentos contrários ao projeto e afirmou, ainda, que “um grupo de meia dúzia de pessoas” travancou o projeto por 20 anos, deixando claro sua posição totalmente a favor do empreendimento.

Uma das principais características polêmicas desta nova fase da urbanização nos países da América Latina e dos Grandes Projetos Urbanos é a alteração da imagem e da paisagem urbana, surgindo a questão: o quanto a urbanização contemporânea estaria modificando a identidade das cidades latino-americanas? Aqui, logo se faz referência com o Pontal, que usa do discurso publicitário de empreendimento que vai contar com instalações de nível internacional e revitalizará a paisagem da Orla com seu prédio e o parque público, melhorando a imagem da cidade num cenário global. O próprio *design* e arquitetura da edificação vem ao encontro com este discurso: uma estrutura padrão de edificações modernas, totalmente envidraçada e com iluminação de led - algo que a pouco tempo atrás era associado com construções norte americanas e europeias e agora marca também a paisagem urbana de diversas cidades latino-americanas. Como aponta Carlos de Mattos na citação abaixo, quando se refere a mudanças em grandes cidades latino-americanas como Santiago, Lima, Buenos Aires e Ciudad de México:

“en particular, cada ciudad - a medida que se va globalizando - comienza a alojar en su interior un conjunto de artefactos arquitectónicos destinados a acoger y servir de soporte a actividades y a empresas globales. [...] como es el caso de los *shopping malls* o de los grandes edificios corporativos, pero remodelados y reconvertidos conforme a las nuevas exigencias de las empresas globales y diseñados en función de las posibilidades que ofrecen los avances de las tecnologías de la construcción.”

(DE MATTOS, 2002.)

A seguir apresentaremos os resultados do questionário para identificar o que pensa o frequentador da Orla Central e que tipo de usos ele privilegia neste espaço.

5.2 A visão do frequentador da Orla Central

Um dos objetivos desta pesquisa é investigar se a transformação na paisagem e o tipo de equipamento urbano que o Pontal irá oferecer é compatível com a noção de “cidade ideal” do frequentador da Orla Central de Porto Alegre. Essa ideia surge a partir da leitura sobre o Direito à Cidade, que é idealizado por Henri Lefebvre e retomado por David Harvey, entre outros autores. O Direito à Cidade é um direito coletivo, e não individual, e não se trata apenas do direito de cada cidadão de ter livre e igual acesso aos recursos urbanos, como o conceito pode de cara sugerir.

Para Lefèbvre, o direito a cidade tinha de significar o direito de comandar todo o processo urbano (HARVEY, 2008). Segundo Harvey, os direitos da propriedade privada e a taxa de lucro estão acima das outras noções de direito, e com o acelerado ritmo da urbanização mundial fomos refeitos muitas vezes sem saber por quê, como ou para quê. Para o autor, “Saber que tipo de cidade queremos é uma questão que não pode ser dissociada de saber que tipo de vínculos sociais, relacionamentos com a natureza, estilos de vida, tecnologias e valores estéticos nós desejamos.” (HARVEY, 2013)

Ao levantar a questão de quem comanda e como se dá a urbanização em nossas cidades, a ideia dos autores que trabalham com o conceito de direito à cidade é de que a partir desta noção se possa evidenciar a necessidade do debate de que tipo de cidade queremos. Neste contexto, realizamos a aplicação de um questionário com a intenção de trazer pontos de vistas dos frequentadores da Orla para dentro desta pesquisa. A temática do questionário girou em torno de identificar usos que o(a) participante faz da Orla Central e opiniões sobre as qualificações que julga necessárias, para então poder avaliar se estes vão de acordo com o Pontal e os demais projetos em curso para o local.

Perfil dos participantes

Das 152 pessoas entrevistadas, 64 são homens e 88 mulheres. A maior parte dos participantes tem entre 21 e 30 anos. A imagem abaixo ilustra com gráficos o perfil dos participantes.

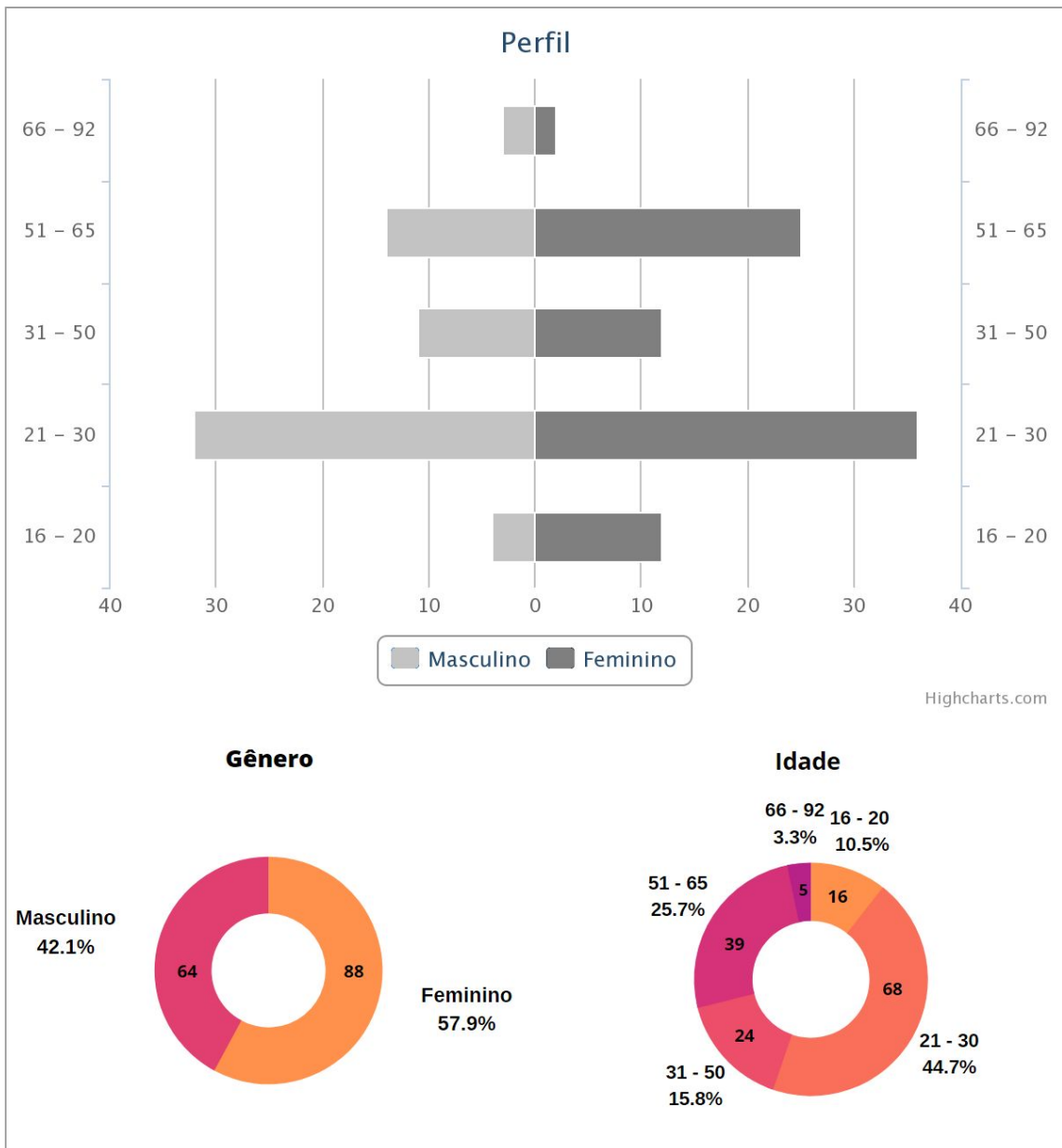


Figura 27. Pirâmide etária e gráficos de perfil dos participantes da pesquisa. Elaboração: Manoela Rodrigues

Quando ao bairro que residem, o mapa abaixo ilustra sua espacialização em Porto Alegre e na região metropolitana. A concentração de participantes está na região central da capital.

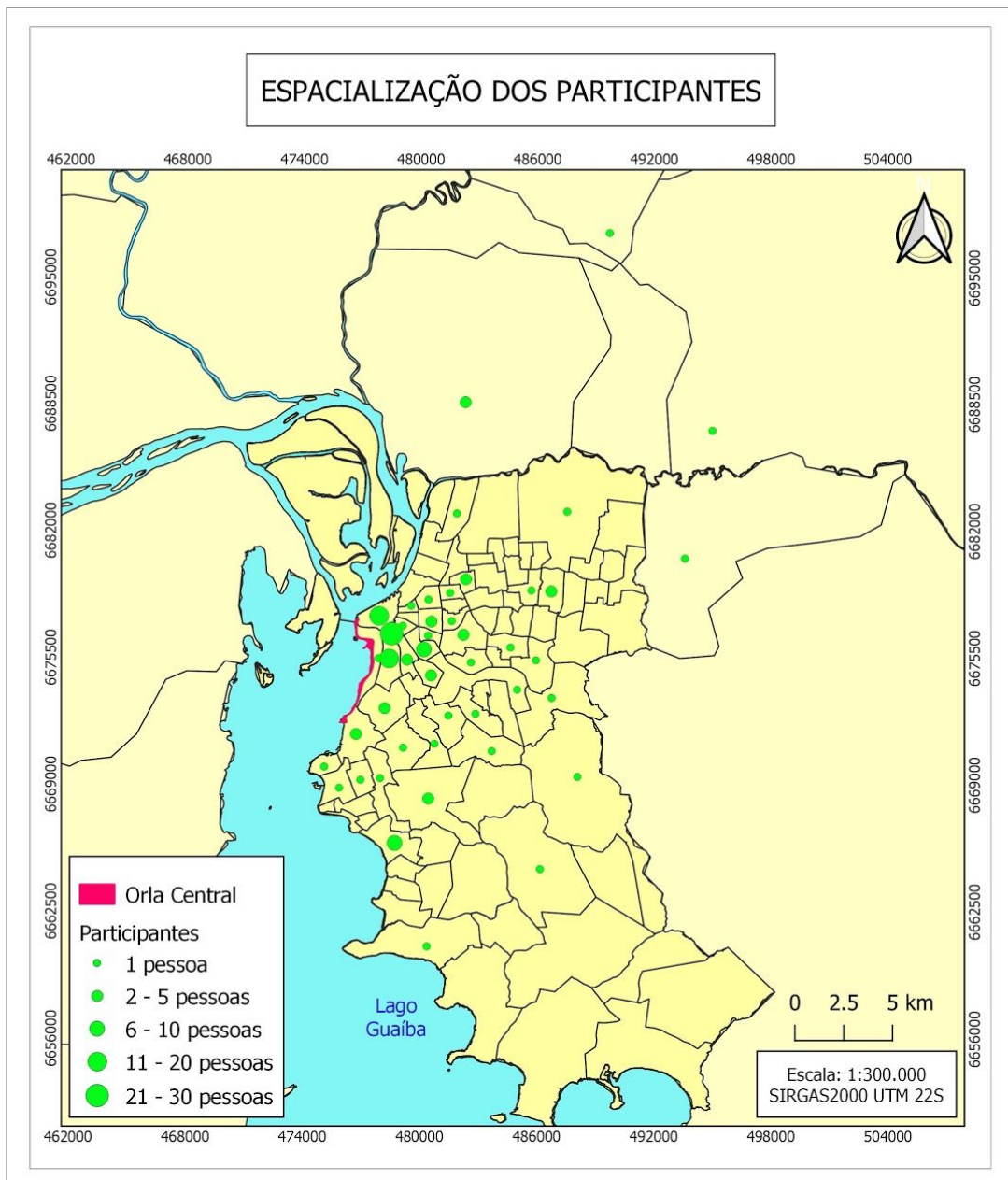


Figura 28. Mapa de espacialização dos participantes do questionário. Elaboração: Manoela Rodrigues

Do total, 125 (82,2%) afirmaram que frequentam a Orla Central e 27 (17,8%) que não. Quando questionados sobre outras partes da orla, a maioria (86) respondeu que não frequenta. Ipanema (48) foi o local mais citado, o que não é nenhuma surpresa pois é o ponto da orla com maior estrutura, depois da Orla Central. O gráfico apresenta as respostas para esta questão.

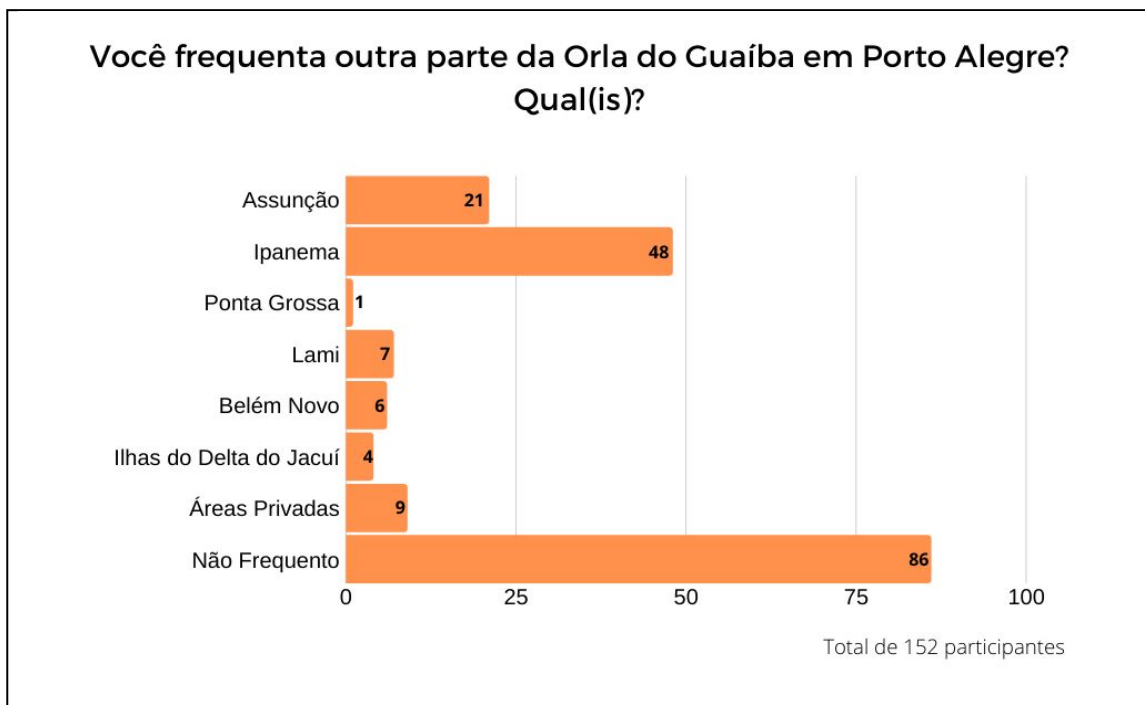


Figura 29. Gráfico de outros pontos frequentados na Orla do Guaíba em Porto Alegre.

Elaboração: Manoela Rodrigues

A partir desta pergunta, os participantes seguiram dois caminhos com perguntas diferentes, um para os não frequentadores e o outro para frequentadores.

Frequentadores

O frequentador respondeu perguntas sobre seu uso da orla e preferências. Os resultados foram apresentados no capítulo 3, junto a um diagnóstico da situação atual das estruturas da Orla Central. O perfil do frequentador está concentrado em duas faixas etárias: entre 21 - 30 anos e entre 31 - 65 anos. Sua espacialização, como vemos no mapa abaixo, se concentrou em bairros da região central, o Centro Histórico, a Cidade Baixa e o Menino Deus, mas também mostrou que há pessoas que se deslocam de bairros mais distantes.

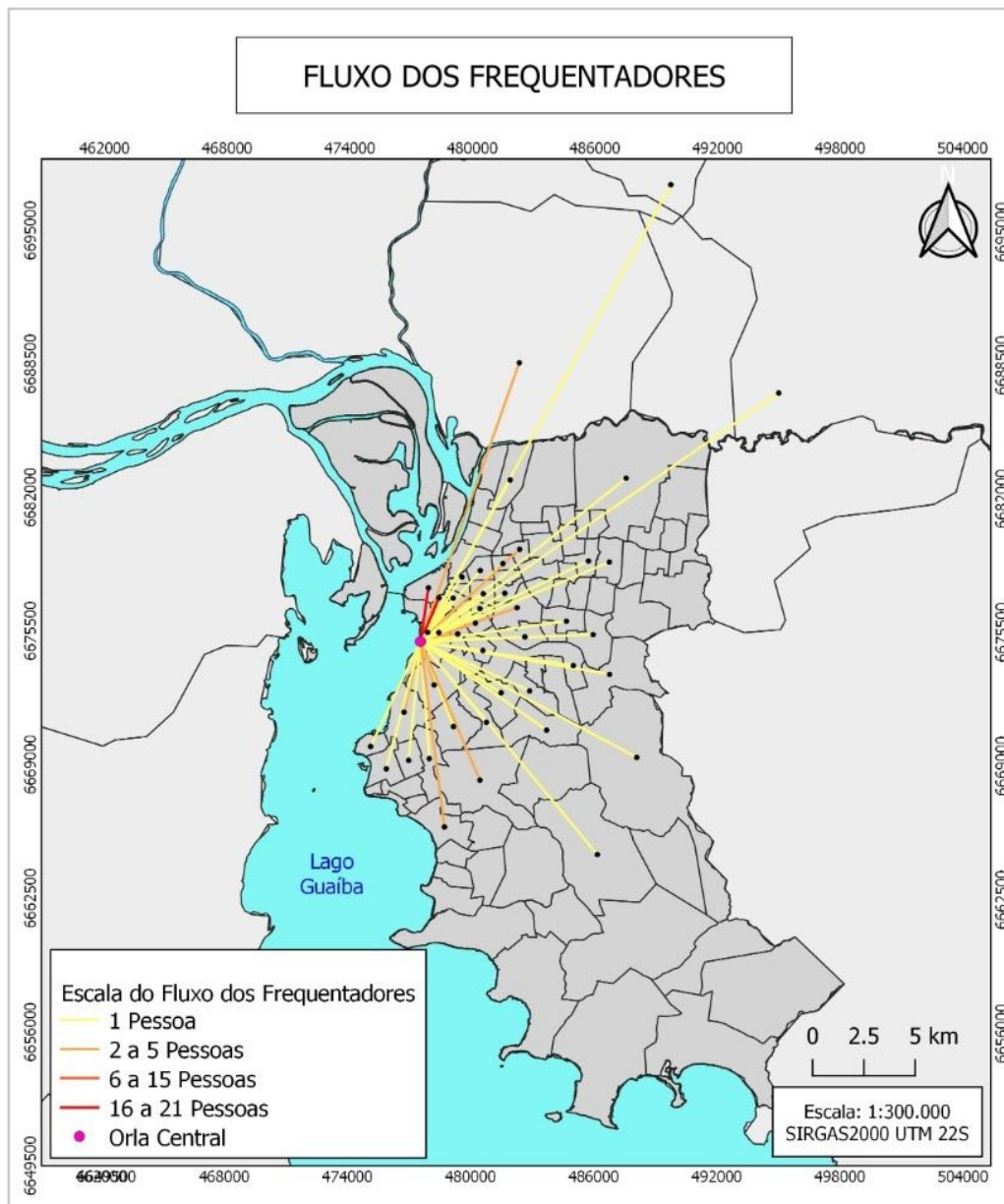


Figura 30. Mapa de espacialização dos frequentadores. Elaboração: Manoela Rodrigues e Lorenzo Albornoz

Não Frequentadores

O não frequentador respondeu perguntas questionando os motivos que o fazem não frequentar e que tipo de atrativos o fariam frequentar. Espacializamos os não frequentadores no mapa da figura 31. A concentração continuou na região central, contrariando a expectativa que estes estariam mais distantes. A concentração pode ter ocorrido devido ao fato de que grande

parte dos participantes estão na região central, principalmente nos bairros Centro (20), Cidade Baixa (28), Menino Deus (12) e Santana (8). Outras duas concentrações foram observadas: na zona sul e na zona leste da cidade.

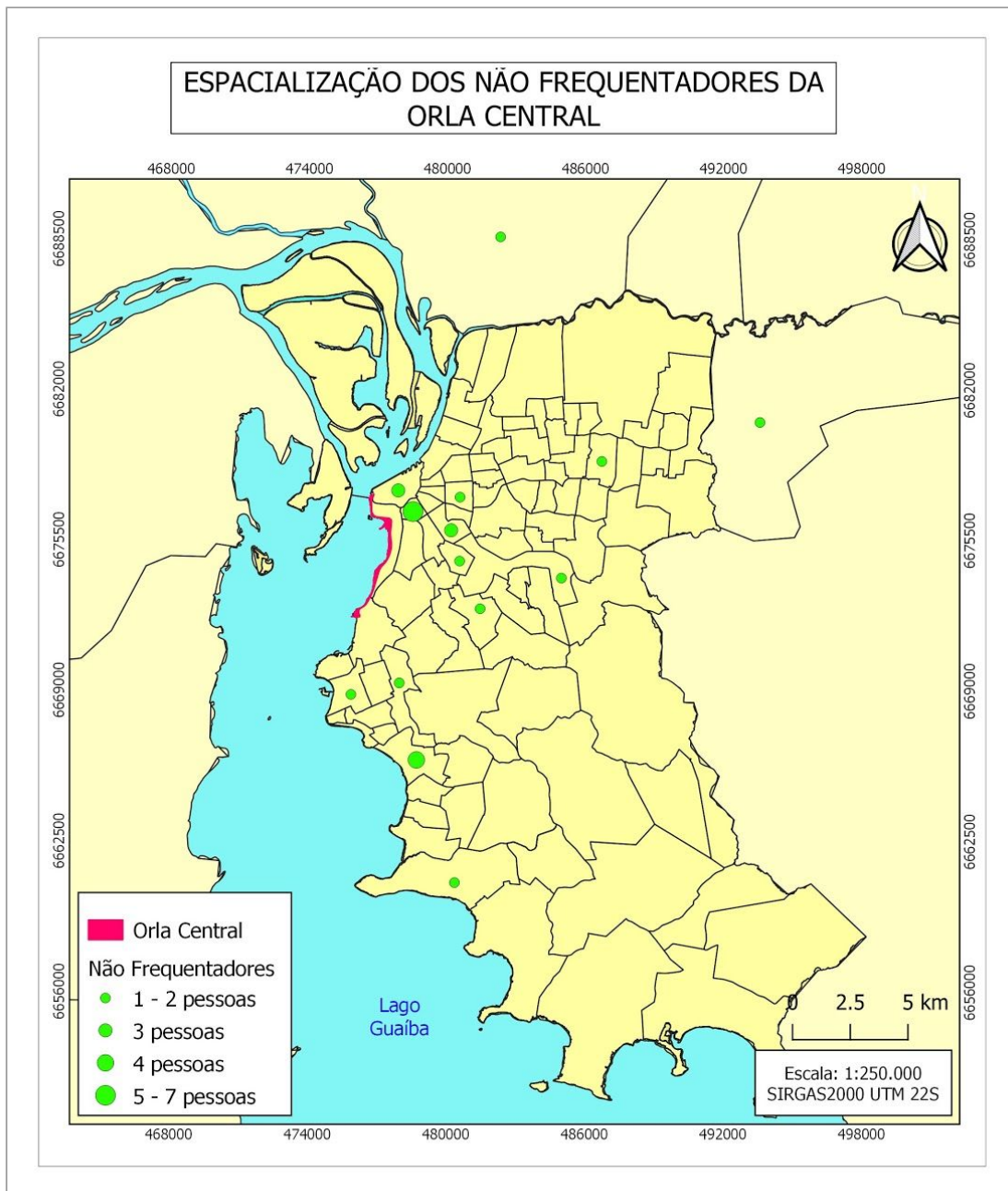


Figura 31. Mapa de espacialização dos não frequentadores. Elaboração: Manoela Rodrigues

Quanto aos motivos, os mais citados foram de cunho pessoal como falta de tempo e hábito. Em relação ao local em si, as respostas que mais apareceram foram a insegurança, falta de estrutura e muito movimento. A falta

de lugar para estacionar também foi citada. Para os atrativos, as respostas foram mais diversificadas e equilibradas, como podemos ver no gráfico na figura 32.

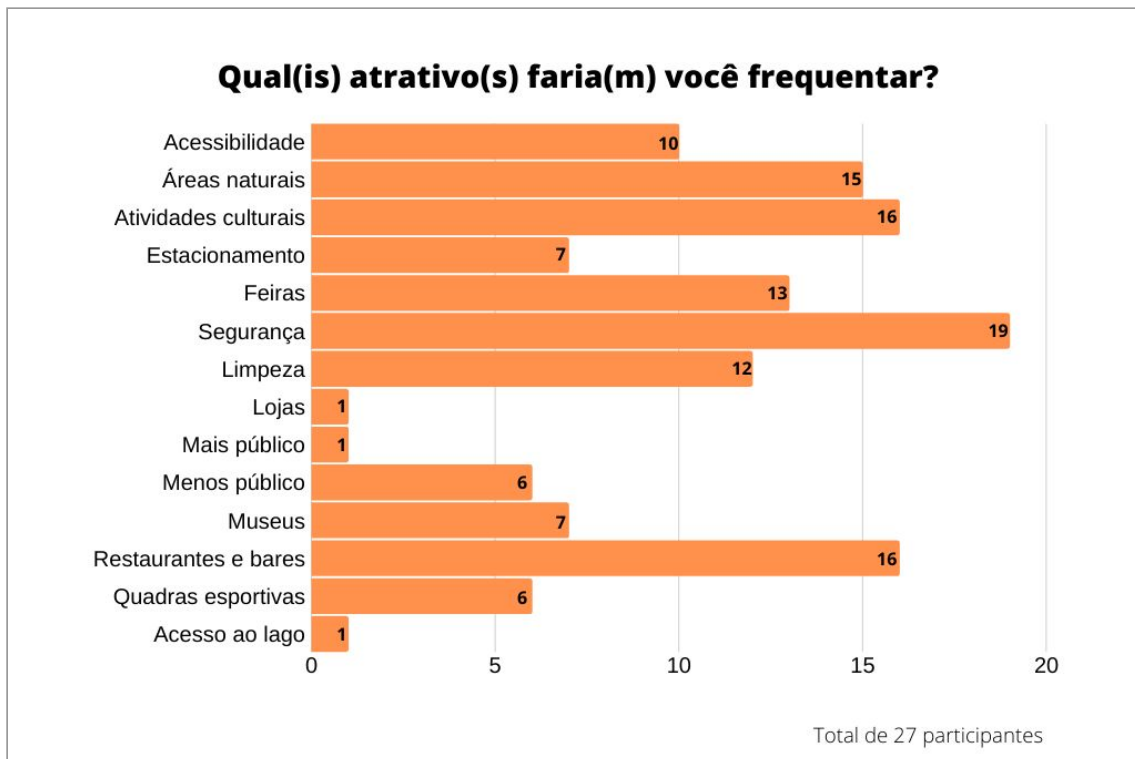


Figura 32. Gráfico de atrativos para os não frequentadores. Elaboração: Manoela Rodrigues

Projetos dos trechos 2 e 3

Depois das perguntas direcionadas, os participantes voltam ao mesmo caminho. Agora, são questionados sobre os projetos dos trechos 2 e 3. De início, é observado o desconhecimento: 56,6% afirmam não conhecer os projetos previstos. O questionário, então, apresenta uma síntese com descrição e ilustrações das estruturas, valores e se o investimento e administração serão públicos ou privados. O trecho 3, de cunho esportivo e público, contou com maior aceitação: 67,1% afirmaram ser a favor do projeto, enquanto apenas 8,3% se declararam contra. Já o trecho 2, mais voltado para o entretenimento e com concessão para a iniciativa privada, dividiu opiniões: 33,6% afirmaram ser a favor, 25% contra e 30,9% concordam/discordam em partes.

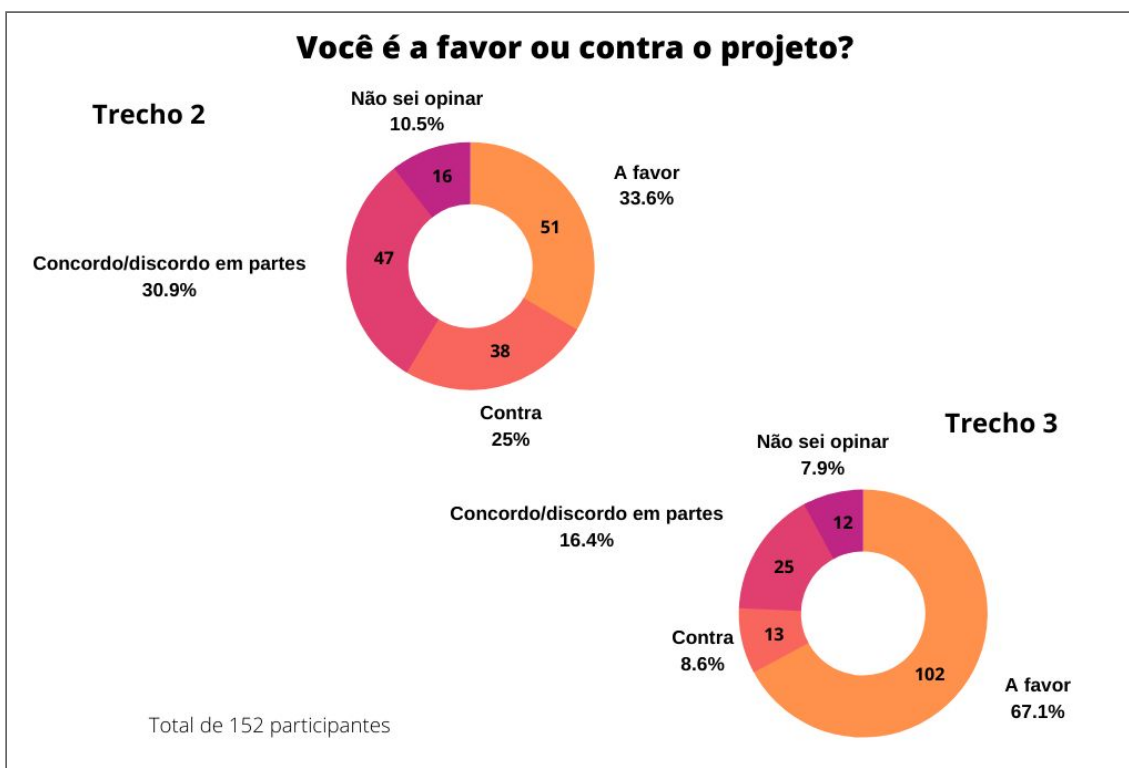


Figura 33. Gráfico de opinião sobre os projetos do trecho 2 e 3. Elaboração: Manoela Rodrigues

Quando questionados dos motivos da sua posição, as respostas convergiram para os mesmos pontos. No trecho 2, as posições a favor destacaram a nova alternativa de lazer e entretenimento, a modernização da cidade e a atração de turistas. As opiniões contrárias manifestaram preocupação com a elitização do espaço, preço das atrações, alteração da paisagem e o tempo da concessão. A roda gigante é o ponto que mais gerou discordância. No trecho 3, as posições a favor reagiram positivamente ao cunho esportivo, destacando a nova alternativa de lazer e qualidade de vida que o projeto irá trazer, e, salientaram o acesso livre e a qualificação do espaço público. As opiniões contrárias trouxeram a preocupação com o alto custo de investimento público, questionando se outras áreas não deveriam receber prioridade. Também foi citado o receio com a duração das obras e a manutenção do espaço.

Pontal

O próximo grupo de perguntas focou no Pontal. Novamente, identificou o desconhecimento sobre o projeto: 42,8% afirmou conhecer o projeto, enquanto 57,2% - entre os que responderam “não” 21,7% e “já ouvi falar, mas não sei o que é o projeto” 35,5% - declarou não conhecer. Junto a uma síntese do projeto, foram questionados quanto sua posição. Enquanto 23,7% informou ser a favor, 34,9% declarou ser contra e 32,3% concordam/discordam em partes.

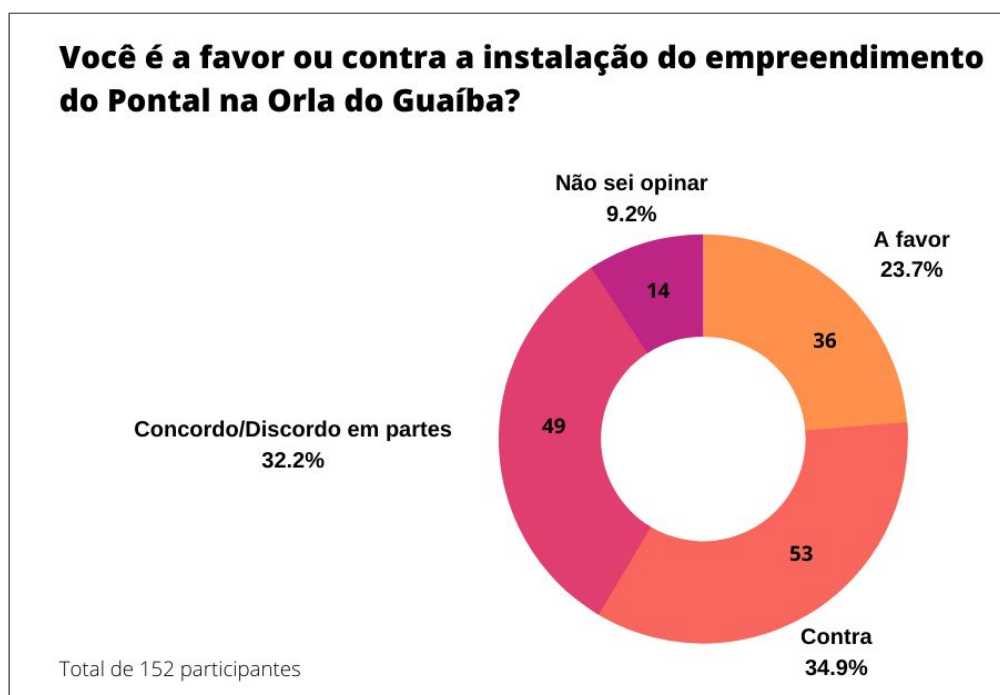


Figura 34. Gráfico de opinião sobre o Pontal. Elaboração: Manoela Rodrigues

Para apresentar os argumentos, foram elaborados os dois mapas mentais a seguir. Analisando as respostas, se observou que a maior parte das posições favoráveis estão relacionadas com o fato da área estar abandonada a tantos anos e agora poder proporcionar um espaço estruturado. Outro fator bastante lembrado é o econômico. Nas posições contrárias predominou a preocupação com a privatização e elitização do espaço. Outros pontos destacados é a preservação ambiental e alteração da paisagem.



Figura 35. Mapa mental das principais questões e opiniões positivas sobre o projeto do Pontal.

Elaboração: Manoela Rodrigues



Figura 36. Mapa mental das principais questões e opiniões negativas sobre o projeto do Pontal.

Elaboração: Manoela Rodrigues

De maneira geral, as opiniões foram de encontro com os argumentos favoráveis e contrários utilizados pelos grupos que participaram da “discussão Pontal” nos últimos anos. Apesar de que, como abordamos no capítulo anterior, este último projeto não ter repercutido negativamente tanto quanto os anteriores. Os principais argumentos e preocupação dos grupos contrários, representados ao longo destes anos, no geral, por grupos ambientalistas e associações de moradores, continuam a figurar naqueles que se manifestaram contra: a elitização e privatização do espaço, o impacto nas áreas naturais, na dinâmica do bairro e na paisagem. Outro ponto sempre questionado, que vem de encontro com a noção de direito a cidade e participação popular na construção da cidade é: Porto Alegre necessita, realmente, de um novo local destinado ao comércio e serviços? E, ainda, a Orla é o local ideal para de instalar um novo empreendimento deste ramo? Quando, no questionário, os participantes foram indagados sobre o que sentem falta na orla, os

estabelecimentos comerciais foram citados apenas 15 vezes. Enquanto isso, estruturas como bebedouros, lugares para sentar, banheiros, ciclovias, e, ainda, as áreas naturais, foram as mais lembradas. Estas intervenções, talvez, vão de encontro com o uso que a população privilegia neste espaço.

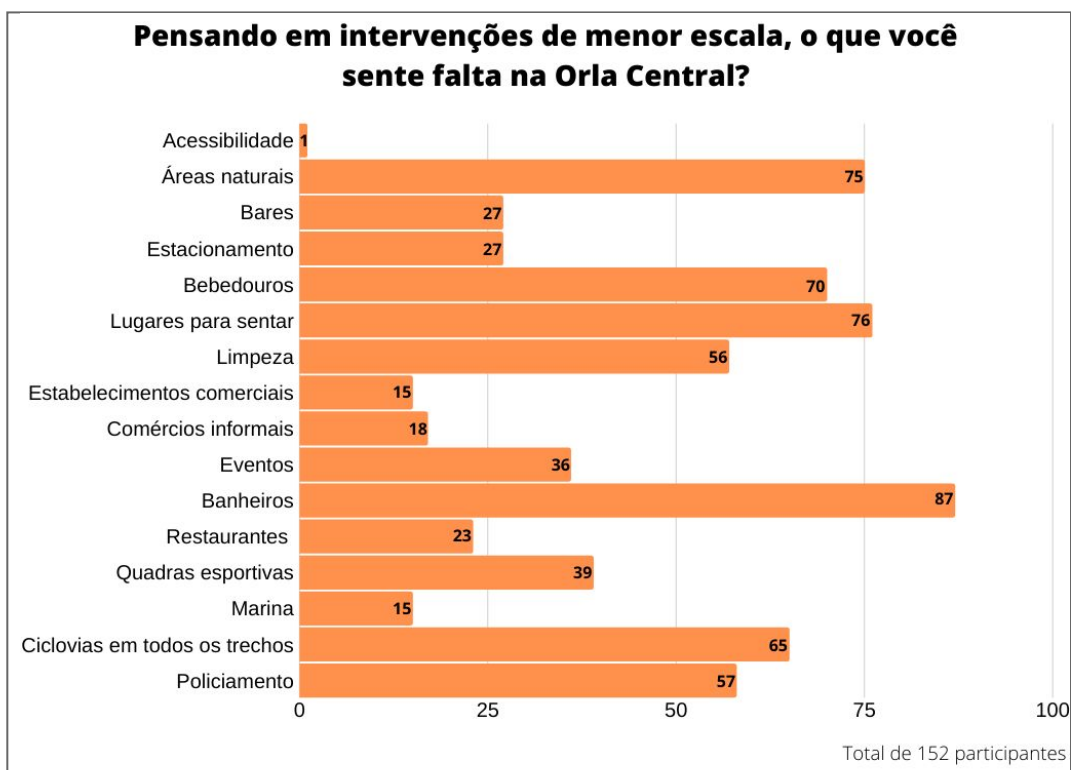


Figura 37. Gráfico de intervenções para qualificação da Orla Central. Elaboração: Manoela Rodrigues

O discurso a favor, respaldado pela mídia tradicional gaúcha e pela gestão municipal, foca na valorização do espaço, na imagem moderna, na atração de negócios e turistas. Aqui entra a reflexão feita por Ruth Pérez (2019) em seu artigo que aborda a produção da cidade nos tempos da globalização e os impactos dos megaprojetos, onde se utiliza de citação de Valenzuela:

“con la finalidad de competir dentro del mercado de la economía global, las autoridades orientan el desarrollo de zonas con alto potencial comercial, dirigiendo su atención en los aspectos físicos de la

renovación territorial y dejando de lado los aspectos económicos, sociales y culturales.”

(VALENZUELA, 2013)

Ou seja, as atenções se voltam para a imagem que edificação moderna e de alto nível passa, principalmente no cenário global, e não aos benefícios e aos prejuízos que o empreendimento traz a nível local. Por exemplo, sem contar a clássica “geração de empregos”, não se fala nos impactos econômicos que o Pontal tende trazer ao local: os comércios de bairro, os comerciantes informais, os valores dos aluguéis, dos imóveis e a especulação imobiliária, que podem acabar por expulsar atuais residentes dos bairros adjacentes, não entram na equação.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nos primeiros capítulos do trabalho foi possível observar que ao mesmo tempo que a cidade de Porto Alegre manteve uma relação próxima com o Lago Guaíba, também esteve afastada dele. Isto porque se instalou e cresceu a partir de suas margens, se desenvolveu economicamente com o porto, mas, por outro lado, poluiu suas águas e não manteve espaços apropriados para a população usufruir a Orla. Mesmo assim, boa parte da população colocou a Orla em sua rotina e criou um vínculo com o lugar, estabelecendo atividades, costumes e hábitos, como foi observado durante os estudos de campo realizados ao longo da pesquisa. Ao começar a estudar a situação atual da Orla, através das saídas de campo e de pesquisas na mídia tradicional e nos portais de comunicação da Prefeitura de Porto Alegre, percebeu-se que o momento é de transformações. A inauguração da Orla Moacyr Scliar, o início das obras no trecho 3, o lançamento do projeto do trecho 2 e a construção do Pontal são os fatos novos que chegam para reformular este espaço.

A importância do espaço da Orla Central para a cidade é claro: é o principal espaço público de lazer da capital, proporciona a interação com o ambiente natural e deve ser de acesso livre a toda população. A revitalização deste espaço é pauta da atual gestão municipal e atrai o interesse do setor privado pelo seu evidente potencial. Decidir o caminho a ser seguido, quanto a administração e o investimento público ou privado, foi o primeiro passo para colocar a revitalização em prática. A gestão pública atual optou por utilizar os dois recursos: enquanto financiou a Orla Moacyr Scliar e o trecho 3, com ajuda de investimentos de fundações de fomento ao desenvolvimento, optou pela busca de um parceiro privado para o trecho 2. A decisão divide opiniões: há aqueles que acreditam ser a melhor saída e que a cidade carece de investimentos públicos em outros equipamentos e bairros, entretanto, há o receio que a exploração do espaço pelo setor

privado traga consigo a elitização e restrinja o acesso dos grupos de menor renda, privilegiando usos que envolvem o consumo e o entretenimento pago. O caso do Pontal é um tanto diferente, o terreno nunca foi público, entretanto, cabe ao poder municipal regular os usos permitidos para o local. Com apoio total da prefeitura, o Pontal inicia sua construção e chega para remodelar a dinâmica, os usos e a paisagem da orla.

Entrando no referencial teórico, que caminhou entre os conceitos de espaço, produção do espaço urbano, metropolização e grandes projetos urbanos, se desenhou o cenário latino-americano e nacional quanto à urbanização contemporânea, sempre buscando trazer os elementos presentes na capital gaúcha. O Pontal se encaixa em uma tendência de revitalização urbana identificada: mega empreendimentos do setor imobiliário com arquiteturas modernas e de alto nível, com usos que integram o lazer e consumo a ambientes de escritórios e negócios.

Por fim, a pesquisa trouxe algumas opiniões por meio dos resultados do questionário aplicado. É claro que, por fatores como falta de orçamento e tempo disponível, o questionário não tem amostra suficiente para representar a opinião de todos porto alegrenses, mas, consideramos que conseguiu abarcar diferentes opiniões, questionamentos e ideias que possibilitaram, de maneira geral, esboçar posicionamentos. O que fica evidente é que independentemente do tipo de usos, equipamentos, administração, investimento, entre outros fatores, que o participante privilegie, todos apontam a vontade de utilizar mais a orla e a necessidade de qualificar este espaço.

7. REFERENCIAIS

BOHRER, Maria Dalila. **O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo**. Dissertação de Mestrado no Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura na Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2001.

BUENO, Eduardo; TAITELBAUM, Paula. **Indústria de ponta: história da industrialização do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Buenas Ideias, 1940 e 2009.

CARDOSO, Simone; CARVALHO, Eder dos Santos. **Centro histórico de Porto Alegre – uma relação entre arquitetura, mídia e história**. In: Revista Latino-Americana de História Vol. 2, nº. 7, p. 75. Edição Especial PPGH-UNISINOS. Porto Alegre, 2013.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Reprodução do Espaço Urbano como Momento da Acumulação Capitalista**. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri. Crise Urbana. São Paulo - Editora Contexto. 2018. Cap. 2. p. 25 - 37.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4ª Edição - São Paulo. Editora Ática. 2003.

DE MATTOS, Carlos A. **Transformación de las Ciudades Latinoamericanas. Impactos de la Globalización?**. In: EURE Santiago. v. 28. nº 85. p. 5 - 10. Santiago, Chile. 2002.

GUIMARAENS, Rafael. **Águas do Guaíba**. Editora Libretos. p. 216. Porto Alegre, 2015.

HARVEY, David. **A liberdade da Cidade**. In: GEOUSP - Espaço e Tempo. n. 26. p. 9 -17. Traduzido por: Anselmo Alfredo, Tatiana Schor e Cássio Boechat. São Paulo - SP. 2009.

HARVEY, David. **O Direito à Cidade**. In: Lutas Sociais. n. 29. Traduzido por: Jair Pinheiro. São Paulo - SP. 2012.

MOSCHEN, Tiago. **Do Cais ao Pontal : Disputas e Interesses na Produção do Espaço Urbano na Orla do Guaíba em Porto Alegre**. 2016. Trabalho de

Conclusão de Curso (Bacharel em Geografia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.

MOURA, Rosa. **Quarenta anos de Regiões Metropolitanas no Brasil**. In: Observatório das Metrópoles. Brasília, 2013.

PÁDUA, Rafael Faleiros de. **Produção Estratégica do Espaço e os "Novos Produtos Imobiliários"**. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri. A Cidade como Negócio. São Paulo - Editora Contexto. 2015. Cap 7. p. 145 - 165.

SANTOS, Cesar Simoni. **Do Lugar do Negócio à Cidade como Negócio**. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri. A Cidade como Negócio. São Paulo - Editora Contexto. 2015. Cap. 1. p. 13 - 43.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues; FEDOZZI, Luciano. **Região Metropolitana de Porto Alegre 1980-2010: transformações na metrópole meridional do Brasil**. In: Observatório das Metrópoles. Porto Alegre, 2014.

TIMMERS, Juliano da Costa Machado. **Análise da Relações entre Setor Público e Privado na Produção do Espaço Urbano: O Caso das Áreas Específicas de Renovação da Orla do Guaíba em Porto Alegre**. Dissertação de Mestrado no Programa de Pós-Graduação em Geografia - UFRGS. Porto Alegre, 2011.

ULTRAMARI, Clovis. **Grandes Projetos Urbanos no Brasil: Conceitos, Contextualização e Discussão de Três Casos**. In: Urbana - Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade. v. 1. Campinas - SP. 2006.

ULTRAMARI, Clovis. REZENDE, Denis. **Grandes Projetos Urbanos: Conceitos e Referências**. In: Ambiente Construído v. 07, Porto Alegre, 2007.