

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

TIAGO MOSCHEN

**Do Cais ao Pontal: Disputas e Interesses na Produção do Espaço Urbano na
Orla do Guaíba em Porto Alegre**

Porto Alegre

2015

TIAGO MOSCHEN

**Do Cais ao Pontal: Disputas e Interesses na Produção do Espaço Urbano na
Orla do Guaíba em Porto Alegre**

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. Mário Leal Lahorgue

Porto Alegre

2015

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à Rita e Richardi

AGRADECIMENTO(S)

Agradeço aos meus pais, Rita Casiraghi e Richardi Moschen, que me deram, além do incentivo e apoio, a oportunidade e todas as condições de estar na universidade. Igualmente grande foi o apoio de minha tia Rita Vergínia e por isso a agradeço enormemente pela sua generosidade e afeto.

Agradeço ao meu irmão Rafael, companheiro da vida.

Agradeço à Laura pelo amor e carinho que mantém nossas vidas conectadas.

Sou grato aos meus colegas e amigos: Robson, Elisa, Marcos, Felipe, Paula e Renata, parceiros de geografia nestes cinco anos de caminhada e de muitos momentos compartilhados.

Agradeço aos colegas da Geografia que estiveram juntos neste período e que fizeram parte desta feliz etapa da minha vida. Agradeço a eles pela troca de experiências, conhecimentos e pelo companheirismo.

Sou muito grato aos professores do Departamento de Geografia e das cadeiras que cursei fora dele. Certamente contribuíram com a minha formação, nas aulas, saídas de campo e nas discussões ao longo do curso.

Agradeço imensamente aos colegas que tive no grupo PET Geografia. As trocas de conhecimentos, vivências e a parceria nas atividades realizadas foram parte significativa da minha vida acadêmica. Aproveito para agradecer ao Prof^o. Mazzini, tutor do grupo, pelo enorme aprendizado ao longo dos três anos de trabalho juntos.

Agradeço ao Prof^o. Mário Lahorgue pela boa orientação, pelas ideias aportadas ao trabalho e pela paciência no processo de elaboração. Espero um dia chegar perto do seu nível de conhecimento e capacidade didática de explicar a geografia.

Por fim, agradeço a UFRGS pela estrutura e qualidade do ensino, pelas oportunidades diversas que tive, desde semanas acadêmicas até encontros nacionais e pelo intercâmbio possibilitado por meio desta instituição. Tudo isso foi fundamental para auxiliar na minha formação, não só acadêmica como pessoal.

Muito falamos hoje nos progressos e nas promessas da engenharia, que conduziriam a uma mutação do homem biológico, algo que ainda é do domínio da história da ciência e da técnica. Pouco, no entanto, se fala das condições, também hoje presentes, que podem assegurar uma mutação filosófica do homem, capaz de atribuir um novo sentido à existência de cada pessoa, e também, do planeta.

Milton Santos

RESUMO

O estudo aqui desenvolvido analisa as disputas e interesses na produção do espaço urbano na área da orla do Lago Guaíba em sua porção centro-sul na cidade de Porto Alegre. Este processo é compreendido a partir do que Milton Santos chama de urbanização corporativa, adaptada às condições da economia capitalista. O entendimento a que se chega é de que ao tornar-se uma mercadoria dentro do processo de reestruturação produtiva do capital, o espaço adquire maior valor de troca do que de uso, sendo sua apropriação determinada cada vez mais pelo mercado. A análise leva em consideração a atuação do Estado e o papel desempenhado por este no contexto das parcerias público-privadas e do planejamento estratégico. Neste cenário temos ainda a setores da população civil organizada que se mostra contrária aos projetos apresentados e reivindica à participação popular e o direito ao espaço público. Esta conjunção de agentes com diferentes objetivos enquanto a produção do espaço urbano tem como arena de disputa a cidade, lugar da manifestação política, produzida através das tensões que conformam diferentes representações do espaço e disputam a “hegemonia do pensamento” sobre o urbano.

Palavras-Chave: produção do espaço urbano – orla do Guaíba – disputa – espaço público – representação do espaço

ABSTRACT

The study developed here analyzes the disputes and interests in the urban space production in the Lake Guaíba's waterfront in its south-central portion of the city of Porto Alegre. This process is understood from what Milton Santos calls corporate urbanization, adapted to the conditions of capitalist economy. The understanding that is reached is that to become a commodity within the productive capital restructuring process, the space becomes more exchange value than use, and their ownership determined increasingly by the market. The analysis takes into account the state action and the role played by this in the context of public-private partnerships and the strategic planning. In this scenario we still have the sectors of the civil population which appears contrary to the presented projects and claims to popular participation and the right to public space. This combination of agents with different objectives while production of urban space has the dispute arena the city, the place of political demonstration, produced by the tensions that make different space representations and compete for the "hegemony of thought" on the city.

Keywords: urban space production – Guiba's waterfront – dispute – public space – space representation

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1. Mapa de localização da área de estudo.....	12
Figura 2. Mapa da evolução dos aterros em Porto Alegre.	28
Figura 3. Setorização da orla - Potencialidades e Usos.....	37
Figura 4. Setor 5.....	38
Figura 5. Setor 6.....	39
Figura 6. Setor 7.....	40
Figura 7. Implantação Geral Esquemática	41
Figura 8. Armazéns e guindastes no Cais Mauá.....	43
Figura 9. Projeção de shopping no Cais Mauá.....	44
Figura 10. Integração com o cais e redução de pistas na Avenida Mauá.	45
Figura 11. Início das obras perto do Gasômetro e o Lago Guaíba em uma das maiores enchentes registradas.	46
Figura 12. Projeção do Parque do Pontal com torres e shopping. Fim da vista para o Lago Guaíba.....	47
Figura 13. Publicidade promovendo o Cais Mauá.....	48
Figura 14. Placa indicando a realização das obras no trecho do Gasômetro até rótula das cuias.	52
Figura 15. Barraquinhas de comida popular da Gatorade.....	54
Figura 16. Área ao lado do Gasômetro para onde está projetado o shopping Á direita,final da Rua dos Andradas.	58
Figura 17. Ação popular do Movimento Cais Mauá de Todos na Avenida Sepúlveda.....	65
Figura 18. Audiência pública do projeto para o Cais Mauá.	69

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
1.1 O RECORTE ESPACIAL	11
1.2 OBJETIVOS.....	13
1.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	13
2. QUESTÕES A RESPEITO DO URBANO.....	15
2.1 BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE O ESPAÇO.....	15
2.2 SOBRE O URBANO E A METRÓPOLE.....	18
2.3 ESPAÇO PÚBLICO E A NECESSIDADE DE UM OLHAR GEOGRÁFICO	21
2.4 CONSIDERAÇÕES GERAIS ACERCA DO PAPEL DO ESTADO E DO PLANEJAMENTO URBANO NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	23
3. HISTÓRICO DA URBANIZAÇÃO EM POA E A RELAÇÃO COM ORLA	25
3.1 DA ORIGEM E POVOAMENTO: PELAS ÁGUAS DO GUAÍBA NASCE UM PORTO	25
3.2 ENTRE A MODERNIZAÇÃO E OS ATERROS: A TRANSFORMAÇÃO DO URBANO EM PORTO ALEGRE	27
3.3 OS PLANOS DIRETORES E A METROPOLIZAÇÃO	32
4. ENTRANDO NA ÁREA DO RECORTE: PLANOS, PROJETOS E SUAS IMPLICAÇÕES NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	36
4.1 OS ESTUDOS DO PODER PÚBLICO PORTO-ALEGRENSE	36
4.2 AS PROJEÇÕES PARA A ORLA.....	42
4.2.1 CAIS MAUÁ: PROJETO “OFICIAL” E O CONTRA-PROJETO.....	42
4.2.2 GASÔMETRO ATÉ A RÓTULA DAS CUIAS (SETOR 5).....	45
4.3.3 PONTAL DO ESTALEIRO	46
4.3 INTERPRETAÇÕES POSSÍVEIS ACERCA DOS PROJETOS E SUAS IMPLICAÇÕES	47
5. A ORLA DO GUAÍBA NO CENTRO DA DISPUTA: OS INTERESSES DOS AGENTES QUE PRODUZEM O URBANO	55
5.1 OS EMPREENDEDORES E A URBANIZAÇÃO CORPORATIVA.....	55
5.2 O PAPEL DO ESTADO: MEDIADOR DOS INTERESSES SOCIAIS OU FACILITADOR DAS AÇÕES EMPRESARIAIS?	58
5.3 A REIVINDICAÇÃO POPULAR POR UMA ORLA LIVRE: O INTERESSE POPULAR NO ESPAÇO PÚBLICO	63
5.4 OS ESPAÇOS DO EMBATE: A CIDADE COMO ARENA POLÍTICA.....	67
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	72
BIBLIOGRAFIA.....	74

1. INTRODUÇÃO

O estudo aqui desenvolvido surge em decorrência do momento de disputa bastante intenso na cidade de Porto Alegre, tendo como espaço privilegiado a orla do Lago Guaíba¹ em sua porção centro – sul. Esta disputa envolve uma série de interesses por parte de diferentes agentes que atuam na produção do espaço urbano, transformando os espaços da cidade conforme suas necessidades. Neste contexto, estão propostos (ou já em andamento) uma série de projetos (que incluem *shopping*, torres, hotéis) pela iniciativa privada para o local que, se concretizados, transformarão o uso do solo e modificarão o modo como a população se relacionará com a orla. Diante disso, uma parcela da população, organizada nos movimentos civis, se mostra contestatória a tais intervenções, propondo diferentes modelos de requalificação para a orla e exigindo a participação popular nas decisões tomadas.

É nessa perspectiva do conflito de ideias que emerge a luta política com relação ao uso do espaço na cidade e a forma de produzi-lo. Por conseguinte, elaboramos como fio-condutor para o desenvolvimento desta pesquisa a seguinte problemática: **na disputa pelo espaço da orla do Lago Guaíba, o que querem os diferentes agentes sociais envolvidos com a transformação do uso do solo no local?**

Assim, ao perceber um avanço do capital imobiliário sobre o espaço da orla do Guaíba a ponto de desconfigurá-lo como espaço público, a motivação em

¹ Não está nos objetivos deste trabalho entrar na velha discussão “lago ou rio?” quanto à classificação geomorfológica do Guaíba enquanto corpo d’água. A preocupação em denomina-lo um ou outro para este trabalho se refere ao fato de que se está trabalhando com a orla do Guaíba. Logo, poderá ser feita a pergunta: orla do que, afinal? De que corpo hídrico? Por isso, decidiu-se adotar o termo “lago” por encontrarmos maior respaldo acadêmico nesta definição. Nosso apoio teórico é o Atlas Ambiental de Porto Alegre (MENEGAT et al, 2006) que lista as razões técnicas para considerar o Guaíba sendo lago como: não possuir nascente por originar-se da foz de quatro rios, cerca de 85% da água fica retida no reservatório por longo período, escoamento da água bidimensional, depósitos sedimentares das margens possuidores de geometrias e estruturas típicas de sistema lacustre, além da vegetação presente ser típicas das mesmas áreas. Considera-se que independentemente do termo utilizado (lago, rio, lagoa, canal) a preocupação deve centrar-se na preservação de suas águas e na manutenção da qualidade pública da orla como espaço de lazer e convívio da população.

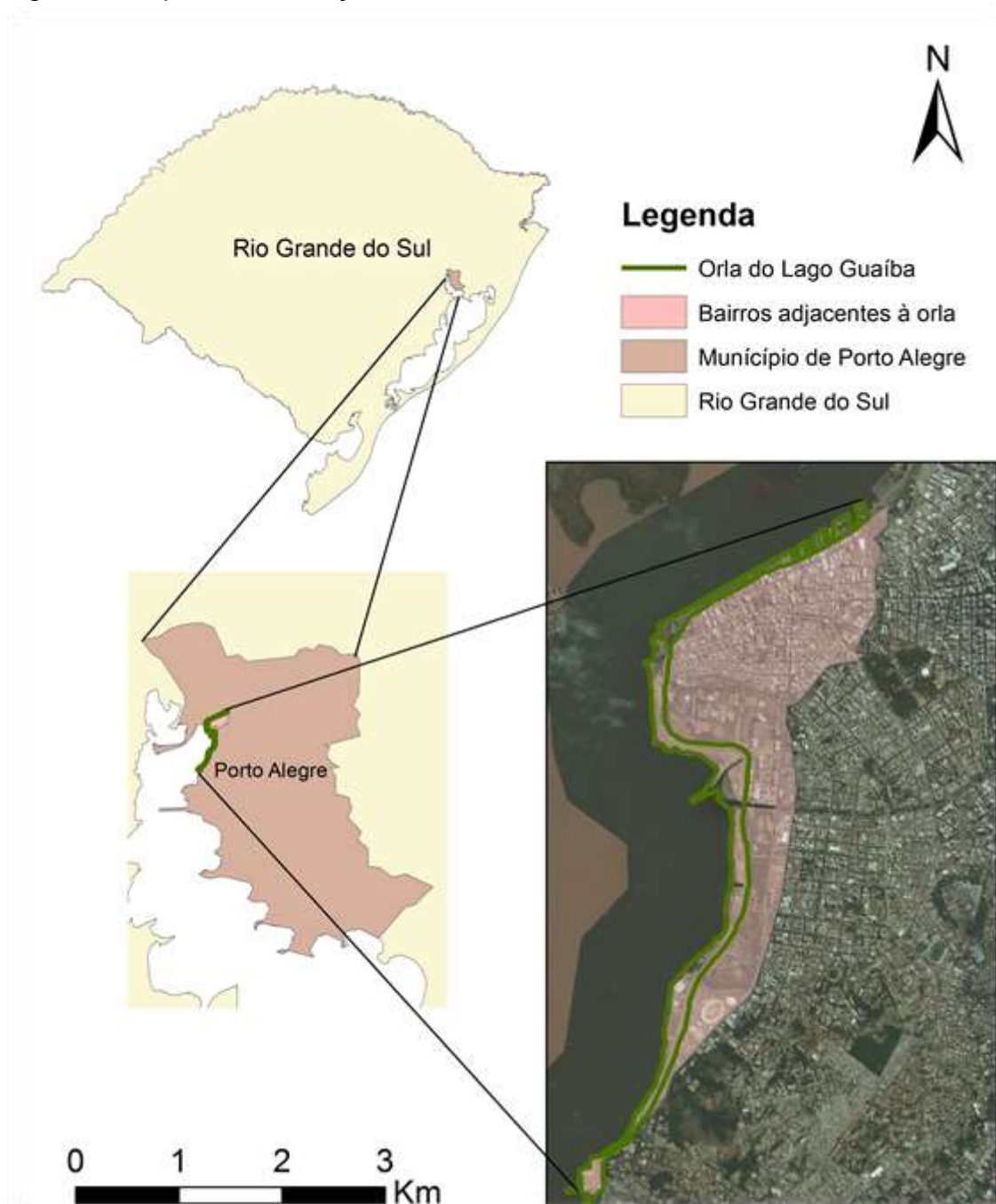
responder (ou ao menos encontrar caminhos) a esta pergunta vem da importância de pensar os espaços da cidade, como eles são utilizados e por quem.

A hipótese levantada para esta pesquisa segue a linha de Fernanda Sánchez (2003), para quem o espaço, ao tornar-se uma mercadoria dentro do processo de reestruturação produtiva do capital, adquire maior valor de troca do que de uso, sendo sua apropriação determinada cada vez mais pelo mercado.

1.1 O RECORTE ESPACIAL

A orla do Lago Guaíba da cidade de Porto Alegre tem aproximadamente 70 quilômetros de extensão, dividida entre atividades portuárias, clubes náuticos, áreas de lazer, imóveis residenciais e outros tipos de propriedades particulares. A escolha do recorte foi feita com base no fato de que este trecho, de aproximadamente oito quilômetros, que parte do centro histórico em direção ao sul da cidade, é o que já tem projetos encaminhados para a sua “revitalização”, casos do Cais Mauá e do Parque do Pontal que hoje não são utilizados pela população (ou utilizados parcialmente). Trata-se da área mais frequentada em que a orla é usufruída em termos de lazer e recreação (constituindo-se em um espaço público) por parte da população porto-alegrense. Incluídos nessa área ou próximas a ela estão algumas referências urbanas no trecho do recorte (Cais ao Pontal) que sofrerão alterações diretas ou indiretas, se concretizadas as transformações no local. Por isso entendemos que seria importante considerar os bairros adjacentes, tal como consta no mapa abaixo (Figura 1), não como parte central do estudo, mas como área de influência pelas ações sobre a orla.

Figura 1. Mapa de localização da área de estudo.



Autor: Tiago Moschen

1.2 OBJETIVOS

O objetivo central deste trabalho é **analisar os interesses dos diferentes agentes sociais na disputa pelo espaço da Orla do Guaíba frente às possibilidades de transformação de usos do solo do local**. Agregado a ele prosseguem uma série de **objetivos específicos**, os quais são:

- Identificar os agentes da produção do espaço urbano.
- Identificar a viabilidade e legalidade dos projetos propostos para a reformulação do espaço com relação ao Plano Diretor vigente do município de Porto Alegre.
- Discutir a função do espaço público na contemporaneidade.
- Analisar o uso da orla atualmente.

1.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Os procedimentos metodológicos adotados foram os seguintes:

- Revisão bibliográfica sobre trabalhos já feitos com a temática da orla do Guaíba.
- Análise do Plano Diretor de Porto Alegre visando concluir se os projetos se adequam a ele e a representatividade do documento como instrumento legal.
- Pesquisa de campo com o objetivo de observar o uso do espaço utilizando o registro fotográfico como recurso metodológico.
- Entrevistas com membros de órgãos estatais responsáveis, membros de organizações que se opõem ao “projeto oficial”.

- Análise dos projetos propostos para o local.

A revisão bibliográfica ajudou no sentido de referenciar uma ideia enquanto aos trabalhos que abordaram a temática da orla do Guaíba no âmbito da problemática urbana. Encontramos boas referências no que se refere a estudos sobre propostas de requalificação da área em Bohrer (2001) e Branco Filho (2005); e já em uma temática mais próxima à proposta aqui, na análise de Timmers das relações entre público e privado nas áreas específicas de renovação da orla, tivemos bom amparo. Ademais, a bibliografia referente a história de Porto Alegre também teve contribuição fundamental, principalmente nas obras de Souza e Müller (2007), Monteiro (1995) e Kinijnik (1994).

A análise do Plano Diretor consistiu na verificação das atividades previstas para a orla e as possibilidades de uso do local com o objetivo de identificar a legalidade dos projetos em relação a este documento de modo a fomentar a discussão da representatividade do mesmo.

A pesquisa de campo consistiu na observação dos usos no diferentes trechos dentro do recorte proposto. Através da fotografia tais usos do espaço e processos de transformação foram registrados.

Quanto às entrevistas qualitativas foram feitas duas: a primeira foi com o arquiteto Marcelo Allet (SMURB), responsável pela coordenação de estudos sobre a orla. A segunda foi com João Volino, um dos coordenadores do movimento Cais Mauá de Todos. As perguntas foram abertas de modo a condicionar menos a exposição dos entrevistados e ajudaram a entender as motivações existentes em cada um dos envolvidos.

A análise dos projetos para o local conta com a descrição, dentro do que foi possível achar de informações e imagens, buscada nos sites das respectivas empresas, como também da Prefeitura Municipal de Porto Alegre e dos jornais locais.

2. QUESTÕES A RESPEITO DO URBANO

Este primeiro capítulo será dedicado ao entendimento do espaço urbano enquanto construção social. Para compreender o fenômeno urbano nos utilizaremos da perspectiva teórica que nos ajude a entender a orla do Guaíba em Porto Alegre como espaço de interesses e disputas na produção do espaço urbano. Dessa forma buscaremos uma análise que privilegie os fatores econômicos e políticos dentro do contexto do processo de urbanização que nos traz a esse momento da história.

2.1 BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE O ESPAÇO

Entenderemos aqui o espaço geográfico a partir do conceito de Milton Santos, e sobre ele, faremos a nossa análise do recorte proposto. Para o autor, o espaço geográfico é um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente. O espaço encontra sua dinâmica e se transforma a partir da interação destes dois sistemas referidos. Tanto os sistemas de objetos condicionam as ações, assim como o sistema de ações leva a criação de objetos novos ou se realiza sobre os já existentes (SANTOS, 2012).

O que pressupõe um sistema de objetos e um sistema de ações? Os objetos são as criações humanas, produtos da elaboração social, ligados à forma artificial, opondo-se às coisas, produtos da elaboração natural. Logo, um sistema de objetos se refere ao conjunto da criação advinda do trabalho humano. Como nos diz o autor, “a criação de objetos responde a condições sociais e técnicas presentes em um dado momento histórico”, assim como sua reprodução obedece a condições sociais (SANTOS, 2012, pg. 68). A ação, por sua vez, se configura no âmbito de um processo imbuído de propósito, em que um agente, modificando algo, modifica a si mesmo. Esta é uma ideia provinda de Marx e Engels que afirmam que o homem ao exercer uma ação sobre a natureza (meio), muda a sua natureza íntima ao mesmo tempo em que modifica a natureza externa. Nas palavras de Santos, “a ação é o próprio homem, porque só ele tem objetivo, finalidade. A natureza não tem ação

porque ela é cega, não tem futuro” (SANTOS, 2012, pg. 82). Porém, vale lembrar que a ação humana não está restringida ao indivíduo portador da ação, mas também a toda instituição formada socialmente. Sobre as ações e como estas culminam nos objetos, Santos coloca:

As ações resultam de necessidades, naturais ou criadas. Essas necessidades: materiais, imateriais, econômicas e sociais, culturais, morais e afetivas, é que conduzem os homens a agir e levam a funções. Essas funções, de uma forma ou de outra, vão desembocar nos objetos. Realizadas através de formas sociais, elas próprias conduzem à criação e ao uso de objetos, formas geográficas (SANTOS, 2012, pg. 82).

Agregada a esta concepção, temos em David Harvey outra importante contribuição para o entendimento do espaço. Harvey por meio de uma divisão tripartite propõe o entendimento do espaço a partir das seguintes categorias: espaço absoluto, espaço relativo e espaço relacional (2012).

O espaço se tomado como absoluto é a “coisa em si mesma”, que existe independente da matéria. Nesta visão, o espaço absoluto possui uma estrutura que podemos usar para classificar ou distinguir fenômenos, registrar ou planejar eventos dentro da moldura que o constitui. Em palavras simples trata-se do espaço mensurável, das medições, das entidades territoriais delimitadas.

O espaço relativo tem sua essência na perspectiva da relação entre objetos que existe pelo próprio fato dos objetos existirem e se relacionarem. A questão está no que está sendo relativizado e por quem no âmbito espacial.

O conceito de espaço relacional está ligado ao espaço como estando contido em objetos, no sentido de que um objeto pode ser considerado como existindo somente na medida em que contém e representa em si mesmo as relações com outros objetos. Desse modo, a visão relacional tem como ideia que não há espaço ou tempo fora dos processos que os definem, o conceito de espaço está embutido ou é interno ao processo. O enfoque então passa a ser no caráter relacional do espaço-tempo, não somente no espaço. Em resumo, pela visão relacional uma coisa situada em um ponto no espaço não pode ser compreendido

em referência apenas ao que existe naquele ponto; mas sim de tudo que está ao redor.

Com essa proposta Harvey entende que a concepção de espaço não está necessariamente em nenhuma das três categorias, mas sim que as três concepções estão em tensão dialética que se transformam dependendo das circunstâncias. “O problema da concepção correta do espaço é resolvido pela prática humana em relação a ele”, afirma Harvey (2012, pg. 14).

Finalmente, fechando a tríade de teóricos do espaço geográfico, nos interessa tomar em conta a contribuição de Henri Lefebvre na interpretação do espaço. Sua divisão tripartite de categorias que formam a produção do espaço constitui-se do espaço percebido, espaço concebido e espaço vivido. O espaço percebido (mental) é o espaço material da experiência, da percepção, das práticas socioespaciais e da significação sociopolítica. Representa a interação palpável da matéria, das sensações. O espaço concebido (social) é aquele ligado a representação do espaço, produzido a partir do conhecimento teórico, dos planejadores e também do senso comum. É o espaço ligado à ordem ao conhecimento, aos signos e códigos, às relações “frontais”. Por fim, o espaço vivido (corpóreo) é o dos espaços de representação. Estes espaços têm a ver com a imaginação, a emoção, os simbolismos complexos, os significados incorporados na maneira como vivemos cotidianamente (GAMALHO, 2009; LEFEBVRE *apud* HARVEY, 2012; SERPA, 2007).

Particularmente, neste trabalho nos utilizaremos das representações do espaço, por entender que está em jogo uma série de representações sobre o espaço desejado a partir de diferentes grupos e agentes com propósitos distintos que disputam um determinado território, tal como coloca Raffestin:

Ora, a produção por causa de todas as relações que envolve, se inscreve em um campo de poder. Produzir uma representação do espaço já é uma apropriação, uma empresa, um controle portanto, mesmo se isso permanece nos limites de um conhecimento. Qualquer projeto no espaço que é expresso por uma representação revela a imagem desejada de um território, de um local de relações (RAFFESTIN, 1993, p.144).

2.2 SOBRE O URBANO E A METRÓPOLE

Podemos afirmar que o espaço é uma produção social no decorrer do tempo histórico, moldado pelas intencionalidades dos agentes que o produzem. Nesta produção do espaço temos a cidade, materialização da forma urbana, como resultado da interação social, do conhecimento de técnicas e das manifestações culturais. A intensificação das relações sociais deu novas formas ao urbano, constituindo-se a cidade de novos equipamentos que correspondiam às necessidades de cada época (RIBEIRO, 2005). Assim, as formas urbanas foram alterando-se ao longo do tempo histórico, deixando as marcas através das técnicas e fazendo das cidades o que Milton Santos chama de espaço como acumulação desigual de tempos (SANTOS, 2012). A cidade é marcada, então, pela presença de temporalidades distintas que respondem a um período histórico e um conjunto de técnicas particulares. Essa marca de temporalidade distinta, do que é passado como forma, espaço construído, resto do processo de acumulação, superposição e supressão é chamada de rugosidade por Milton Santos (2012). É o processo social que deixa heranças que acabam configurando-se em uma condição para uma nova etapa. “Uma plantação, um **porto**, uma estrada, mas também a densidade ou distribuição da população” (SANTOS, 2012, pg. 140, grifo nosso) contém práticas depositadas que se tornam condições para novas práticas. Entretanto, estas novas práticas que resultam das novas divisões do trabalho redistribuem “funções de toda a ordem sobre o território, mudando as combinações que caracterizam cada lugar e exigindo um novo arranjo espacial” (SANTOS, 2009, pg. 121).

Neste contexto de reconfiguração territorial dada inserção das novas distribuições do trabalho é necessário analisar a questão metropolitana. Em se tratando da metrópole de Porto Alegre entendemos que a mesma deve ser analisada dentro de um contexto político econômico que nos permita compreender as transformações no plano espacial. A capital gaúcha outrora cidade industrial, a partir de seu desenvolvimento como entreposto comercial ligada a função portuária que a deu origem, passou por um processo de mudança das atividades produtivas

ao longo das últimas três décadas. Como afirma Ana Fani, este processo é o de mundialização que reproduz uma nova dinâmica espacial (CARLOS, 2005). A mudança no setor produtivo passa pela imposição de uma nova divisão espacial do trabalho, na qual “o deslocamento do setor industrial se realiza com sua substituição pelas atividades de serviços e comércio modernos e com a consequente expansão do eixo empresarial-comercial da metrópole” (CARLOS, 2005, pg. 29).

No estágio atual do capital, a produção da cidade aparece como necessidade da reprodução do capital financeiro, que se realiza principalmente através do setor imobiliário com a construção de edifícios que serão locados no âmbito comercial ou residencial. Assim, é o capital financeiro e não mais o industrial que passa a comandar as ações, como coloca a autora:

O deslocamento da indústria redefine a produção agora apoiada no crescimento dos serviços, comandadas pelo capital financeiro. Este processo de transformação redefine a fluidez, estendendo a centralidade dentro da metrópole, articulando polos diferenciados, com uma nova concentração das atividades de comércio, serviço e de lazer, fruto da mobilidade do capital que migra de um setor a outro da economia em função das necessidades de reprodução, redefinindo a produção do espaço metropolitano (CARLOS, 2005).

Mais além da desconcentração do setor produtivo e centralização do capital na metrópole, outros aspectos merecem atenção na produção deste “novo espaço”. Destacamos dois que consideramos pertinentes ao estudo realizado: o primeiro se refere ao fato de que ramos da economia ganham importância, principalmente aquele dedicado ao lazer e turismo que por sua vez, redefine o setor de comércio e serviços em função do atender o crescimento da sua atividade; o segundo revela uma nova relação do Estado com o espaço através de políticas públicas que orientam os investimentos em determinados setores e áreas da cidade, produzindo infraestruturas e “reparcelando o solo urbano” por meio da dita requalificação de áreas através das parcerias público-privadas (CARLOS, 2005).

Indo de acordo ao já colocado, Sánchez (2003) afirma que esta “nova forma” de ação na produção do espaço urbano vem criando os “espaços de renovação”,

cada vez mais homogêneos em todo o mundo por se caracterizarem por valores culturais e hábitos de consumo dominantes em escala mundial. Esses “espaços renovados” acabam por determinar “novas especializações, impõe modos de apropriação e comportamentos apoiados em representações que, em alguns casos, reforçam e em outros, determinam novas formas de inclusão e exclusão de grupos sociais” (SÁNCHEZ, 2003, pg. 47).

Se percebermos bem, as duas autoras utilizaram termos distintos para explicar o “novo” processo de produção no espaço urbano (Sánchez: renovação, Carlos: requalificação). Estes dois termos fazem parte de uma vasta gama expressões (a título de exemplo: revitalização, revalorização, refuncionalização) que são “utilizadas para justificar ações de transformação em áreas tidas como seu contraponto necessário: degradadas, esvaziadas, abandonadas e perigosas” (ALVES, 2015, pg 143). É neste contexto da produção do espaço urbano que surgem tais termos de maneira bastante intencional. As ações de intervenção do poder público e/ou da iniciativa privada sobre os espaços da cidade têm como meio a aceitação e criação de consensos que estão relacionados diretamente às expressões utilizadas para caracterizar essas intervenções (ALVES, 2015). Entenderemos as expressões anteriormente citadas como ações que transformam os espaços urbanos cumprindo novos papéis de comando na reprodução do sistema produtivo capitalista.

As já mencionadas intervenções baseadas na parceria público-privada, na escala da cidade, podem ser compreendidas como a expressão do movimento de produção do urbano que transforma o espaço em mercadoria, produzindo assim, o consumo do espaço ao criar novos polos atrativos que redimensionam o fluxo de pessoas e reordenam o consumo no meio urbano (SÁNCHEZ, 2003). Este consumo, nos lembra Santos (2009), atende primordialmente ao interesse corporativo que encontra na metrópole as facilidades para desenvolver suas atividades. Neste panorama, o cidadão é substituído pelo usuário e pelo consumidor, distanciando-se cada vez mais do homem público, tornando mais árduo o exercício da cidadania (SANTOS, 2009).

2.3 ESPAÇO PÚBLICO E A NECESSIDADE DE UM OLHAR GEOGRÁFICO

Espaço público é uma categoria pouco trabalhada em termos geográficos. Apesar disso, há autores que propuseram bases para estudos com essa temática. Queremos aqui então, a partir do que já foi desenvolvido por estes autores, oferecer um panorama sobre a discussão de espaço público dentro da perspectiva da produção do espaço urbano.

Dentre os filósofos do espaço público chamaremos a atenção para Hannah Arendt e Jürgen Habermas. Arendt concebe o “espaço público como o lugar da ação política e de expressão de modos de subjetivação não, identitários” (SERPA, 2007, pg. 16), opondo-se ao âmbito familiar e de identificação comunitária. Nesta concepção a autora tenta pensar a ação política a partir da capacidade de julgamento, sendo este o poder de discernimento de cada indivíduo, intercambiável a partir da comunicação entre os mesmos. Este intercâmbio de julgamentos, faculdade fundamental do homem como ser político, confere um caráter intersubjetivo a esfera pública que por sua vez é redimensionada no embate de distintas ações e ideias (SERPA, 2007). No pensamento de Habermas o espaço público é lugar do agir comunicacional, da controvérsia democrática, do uso livre e público da razão, do discurso político (GOMES, 2002; SERPA, 2007). A qualidade de espaço público em Habermas tem relação direta com a vida pública. Para ele as leis do mercado, adentram a vida privada dos indivíduos, que agrupados artificialmente em um espaço público, tem a capacidade de julgamento transformada em consumo. É o que o Habermas chama de decadência da esfera pública (SERPA, 2007) que Gomes (2002) nos coloca da seguinte maneira:

Um dos maiores problemas da nossa sociedade foi o de haver transformado o *público* em passivos espectadores. Hoje a compreensão desse qualificativo *público* parece corresponder frequentemente à ideia de uma massa posta diante de imagens e discursos espetaculares. [...] O espaço público foi, nesse sentido, em grande parte parasitado pela ação

demagógica dos governantes, por uma mídia criticamente dócil e pela passividade da “massa”, tudo isso resulta na transformação de toda a discussão social em um espetáculo (GOMES, 2002, pg. 161).

De acordo com Gomes (2002), em sua obra na qual propõe os pilares para a pesquisa que associe geografia com o espaço público e cidadania, há algumas barreiras que dificultam ou simplificam a discussão do que vem a ser o espaço público. Uma delas é a ideia de que público é o que não é privado. Esta noção delimita as possibilidades conceituais uma vez que há outros estatutos para designar o espaço como comum, coletivo. O segundo entrave é a definição meramente jurídica que tenta definir a partir de uma área delimitada este espaço. Pode-se facilmente imaginar que o objeto em questão precede qualquer norma legal e manifesta-se em uma variedade fenomenológica que não compete a uma determinada legislação. Finalmente, devemos despir-nos da noção de que o espaço público é determinado pelo seu livre acesso quando há espaço dessa qualidade e que tem regras e controles rígidos no seu acesso, como: escolas, hospitais, entre outros. Para Gomes é o debate a respeito da cidadania na geografia que nos leva a discussão sobre o espaço público. Este é o lugar da convivência, do conflito, da sociabilidade normatizada que tem como componentes o material (espaço físico), mas também o imaterial (ação política, discurso) que juntos forma sua dinâmica (GOMES, 2002).

Para Serpa (2007), são dois os fenômenos que estão relacionados ao termo “público”. O primeiro se refere àquilo que “pode ser visto e ouvido por todos e tem a maior divulgação possível”. O segundo se trata do “próprio mundo, na medida em que é comum a todos nós e diferente do lugar que nos cabe dentro dele” (SERPA, 2007, pg. 139). Para o autor a compreensão de espaço público é o de espaço da ação política, analisado pela perspectiva crítica de sua incorporação como mercadoria para consumo de poucos, dentro da lógica de reprodução do sistema capitalista na escala mundial, espaço simbólico, de reprodução de diferentes ideias de cultura.

Portanto, como afirma Mitchell (MITCHELL, 2003 *apud* HARVEY, 2012) o espaço público “é material” e se “constitui um lugar de fato, um terreno sobre o qual e a partir do qual a atividade política emerge”. A política, a sua vez, se torna viva

somente quando a “relacionalidade se conecta ao espaço e ao tempo absoluto da vida social e material” (HARVEY, 2012).

As proposições metodológicas vista aqui são uma base inicial que propomos para discutir e pensar a relação entre geografia e espaço público, e assim, começar a compreender dentro da produção do espaço urbano a categoria de análise de espaço público e suas possíveis abordagens.

2.4 CONSIDERAÇÕES GERAIS ACERCA DO PAPEL DO ESTADO E DO PLANEJAMENTO URBANO NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

O papel estatal no ordenamento territorial urbano é bastante significativo, tendo sido extremamente ativo nos últimos trinta anos. Para Milton Santos a cidade passou a ser cada vez mais corporativa, passando do capital concorrencial ao capital monopolista ou oligopolista e consagrando a centralizações e concentrações. Nesta cidade corporativa os esforços são concentrados sobre a atuação das empresas hegemônicas e o que resta na elaboração do orçamento público é destinado aos interesses do grosso da população. A lógica que impera então é a da urbanização corporativa e da cidade corporativa, imbricadas em um processo contraditório que opõe parcelas da cidade, segmentos da população, formas concretas de produção, modos de vida, comportamentos (SANTOS, 1990 *in* SANTOS, 2009). Neste contexto o poder público se torna o criador de escassez, como afirma Santos:

Estimula, assim, a especulação e fomenta a produção de espaços vazios dentro das cidades; incapaz de resolver o problema da habitação; empurra a maioria da população para as periferias; e empobrece ainda mais os mais pobres, forçados a pagar caro pelos precários transportes coletivos e a comprar caro bens de um consumo indispensável e serviços essenciais que o poder público não consegue oferecer (SANTOS, 1990 *in* SANTOS, 2009).

Jean Lojkine em sua obra “O Estado Capitalista e a Questão Urbana” busca compreender como os grandes grupos monopolistas se aliam ao Estado capitalista modelando o espaço urbano de modo a favorecer seus interesses. Nele Lojkine coloca que a política urbana, longe de suprimir a contradição existente entre os meios de reprodução do capital e meios de reprodução da força de trabalho, exacerba-a. Assim, a política urbana torna-se um “instrumento de seleção e dissociação sistemática dos diferentes tipos de equipamento urbano, de acordo com seu grau de rentabilidade e de utilidade imediata para o capital” (LOJKINE, 1997, pg. 193). Como explica o autor esta contradição é

“reforçada no estágio monopolista pelo fracionamento da classe capitalista e refletida no nível estatal pela constituição do que chamamos uma política “monopolista”, ou seja, a instauração de instrumentos jurídicos, ideológicos e financeiros a serviço exclusivo da fração monopolista do capital” (LOJKINE, 1997, pg. 193).

Nesta conjuntura posta por Santos (urbanização corporativa) e Lojkine (política “monopolista” de Estado) devemos agregar aqui o elemento relacionado ao planejamento urbano na ação estatal. Para Santos (2009) “o planejamento urbano constitui muitas vezes uma mera fachada científica para as operações capitalistas” (pg. 193). Souza (2008) nos lembra de que intervenções oriundas de um planejamento protagonizadas pelo Estado devem ser analisadas a luz das relações sociais. No caso da sociedade capitalista, dividida em classes diferenciadas entre si pelo lugar ocupado na esfera de produção, estas relações sempre traem a contradição e o antagonismo estrutural. Este aspecto pressupõe que não há possibilidade de um planejamento “neutro” uma vez que na estrutura social capitalista há conflitos de interesse, dominantes e dominados, hegemônicos e hegemonzados para usar o termo de Milton Santos (2012). Assim, faz sentido pensar que na sociedade capitalista o planejamento urbano “é aquilo que se faz dele” (SOUZA, 2008, pg. 85), ou seja, ele não está imune às contradições, sendo a expressão das mesmas práticas, interesses e ideologias do sistema o qual está inserido.

3. HISTÓRICO DA URBANIZAÇÃO EM PORTO ALEGRE E A RELAÇÃO COM ORLA

Consideramos o aspecto histórico fundamental na análise do espaço urbano. O estudo deste fator aliado ao contexto geográfico pode nos fornecer um panorama mais amplo e rico para a compreensão das transformações ao longo do tempo. Por conseguinte, cabe aqui fazermos uma abordagem que remonta o início da ocupação de Porto Alegre que tem na orla do Lago Guaíba seu marco fundador (pelo menos em parte dela) e os processos de urbanização que moldaram ou previram transformações para esta área ao longo do tempo, falando especificamente do recorte proposto para este trabalho.

3.1 DA ORIGEM E POVOAMENTO: PELAS ÁGUAS DO GUAÍBA NASCE UM PORTO

A origem de Porto Alegre está ligada a expansão portuguesa em direção ao Rio da Prata, ponto estratégico comercial ao sul do continente e que fora alvo de disputas intensas entre espanhóis e portugueses. A concessão de sesmarias marca o início da ocupação do território por volta de 1740. A área correspondente ao atual perímetro urbano de Porto Alegre foi dividida em três, no sentido leste – oeste, e doadas a Jerônimo de Ornelas (Porto do Dorneles, área mais ao norte), Sebastião Chaves (ao sul do arroio Dilúvio até o arroio Cavalhada) e Dionísio Mendes (ao sul do arroio Cavalhada). Em um primeiro momento, o interesse não se deu sobre o grande corpo d'água e sua rede de navegação que limitava as terras dos sesmeiros na margem oriental do lago. O interesse naquele momento, e o qual deu origem à ocupação da área foi o cultivo de gado, expandindo os Campos de Viamão continente adentro, atendendo a necessidade do charque e do couro para o centro

do país. A mudança da capital de Rio Grande para Viamão em 1763 tornou-se decisiva para que a vocação portuária de Porto Alegre fosse descoberta e posteriormente exercida, passando em 1772 de freguesia à capital da província.

É pelo Porto de Dornelles (atualmente Cais Mauá), então, que se dá o início do povoamento de Porto Alegre, naquela época conhecido como Porto de São Francisco dos Casais. O nome refere-se ao sessenta casais vindos da vila de Rio Grande com destino as Missões, e que foram deixados a própria sorte pela Coroa Portuguesa, sendo necessário assim prover a própria subsistência (MONTEIRO, 1995). De aí em diante se dá o processo de urbanização, a constituição da malha urbana, a construção de edificações importantes como o Palácio do Governo, o Arsenal de Guerra, a Intendência Municipal, a Casa da Junta, a Casa da Alfândega, entre outras que denotavam a importância e o “crescimento considerável de Porto Alegre, que no período passa de um povoado a um núcleo estruturado, deveu-se fundamentalmente às suas funções mais dinâmicas: a comercial e a portuária” (SOUZA e MULLER, 2007).

Assim vemos que foi fundamentalmente pela orla do Lago Guaíba que se originou o núcleo povoador e posteriormente urbanizador de Porto Alegre, tendo a função comercial (apoio a produção agrícola resumida na área portuária) que se desenvolve juntamente a outras, tão importantes quanto na consolidação de Porto Alegre enquanto *urbe*, como a militar (localização estratégica de defesa) e a administrativa (capital da província e conseqüentemente centro político), como os pilares que impulsionaram o crescimento e o desenvolvimento urbano do local.

A península por onde se originou Porto Alegre era delimitada por um muro que marcava o perímetro da cidade na época. As ruas perpendiculares a orla desenvolveram-se como “um feixe de via principais, ao longo das quais se desenvolveu o comércio que deu origem ao centro da cidade” (VILLAÇA, 2005, pg. 267). Em meados do século XIX notava-se a necessidade de expansão urbana para além dos muros. Após o término da Insurreição Farroupilha as fortificações foram demolidas e a cidade começa a se espalhar no sentido dos caminhos de povoamento, originando assim os arraiais (MONTEIRO, 1995). Eram eles: o do Menino Deus ao sul da encosta do espigão que formava o centro, o de São Manoel (atual Moinhos de Vento), o de Navegantes e o de São Miguel (atual bairro Santana). Em direção a estas localidades, partindo do núcleo histórico de formação

da cidade, surgiram as primeiras vias radiais, encaminhando os primeiros eixos de expansão e resultando em alguns casos os primeiros caminhos ao interior ou mesmo perpendiculares a orla no sentido norte e sul (SOUZA e MULLER, 2007).

Particularmente, nos interessa a orla do lago Guaíba ao sul do centro pelo recorte aqui proposto. O arraial do Menino Deus foi possível graças à construção de uma ponte de pedra sobre o arroio Dilúvio, fato que este que marca a expansão meridional da cidade (SPALDING *apud* MONTEIRO, 1995, pg. 31). De acordo com Villaça em seu estudo sobre os bairros residenciais das camadas de alta renda em Porto Alegre, o arraial referido era o local de chácaras e casas de fim de semana destas famílias, como descreve o autor:

O sítio em que se formou o bairro é plano e com topografia monótona, mas situava-se junto ao Guaíba e na direção que demandava os mais belos trechos de sua margem, onde prosseguia a ocupação por casas de campo e de temporada da burguesia. Ensaia-se então uma caminhada na direção dos sítios privilegiados ao longo da orla do rio. (VILLAÇA, 2005, pg. 205).

Além da ocupação por parte da elite porto-alegrense do arraial do Menino Deus a localidade que dividia a preferência dos mais abastados economicamente era o eixo da Independência, prolongamento esta, da Rua Duque de Caxias (da Igreja antigamente) na cumeeira do espigão no centro histórico que concentrava a representação dos poderes civil e religioso, valorizando o local para fins de residência das elites (VILLAÇA, 2005).

3.2 ENTRE A MODERNIZAÇÃO E OS ATERROS: A TRANSFORMAÇÃO DO URBANO EM PORTO ALEGRE

A metade final do século XIX foi marcada por transformações significativas na estrutura urbana de Porto Alegre. O crescimento populacional, e a conseqüente ocupação do solo fizeram com que a primeira faixa de aterro se dera justamente por

onde tudo começou: a zona portuária. A necessidade era de ampliá-la de forma a atender à demanda mercantil e ao crescente número de imigrantes que atracavam ali. Começa, desta forma, um crescimento às custas do lago, feito por meio do aterramento de suas margens, gerando grande alteração na paisagem e na própria estrutura urbana (BRANCO FILHO, 2005).

Figura 2. Mapa da evolução dos aterros em Porto Alegre.



Fonte: Cícero Castelo Branco Filho, 2005.

Nesse período foram implantados uma série de serviços que modernizaram a cidade, além da construção de uma série de equipamentos que transformaram o espaço urbano porto-alegrense. Podemos citar entre eles: o primeiro sistema de iluminação pública da cidade que data de 1852, o Teatro São Pedro (1858), a criação da Hidráulica Porto-alegrense (1864), o Hospital de Beneficência Portuguesa (1867), a estrada de ferro que ligava Porto Alegre à colônia de São Leopoldo (1869), o Instituto de Educação (1869) a criação da Companhia Carris de Ferro Porto-

alegrense (1872), o transporte urbano através de bonde em trilhos puxados por animais (1879) e a Cadeia (1854) (SOUZA e MULLER, 2007; KNJINIK, 1994). Este último equipamento citado, a prisão municipal, teve sua área aumentada pelo primeiro aterramento da orla, concluído em 1888. O segundo aterramento seria iniciado por volta de 1914 para uma nova modernização do porto, usado até então “quase que em seu estado natural, apenas complementado por trapiches” (SOUZA e MULLER, 2007, pg. 79).

O ano de 1914 é marcado também pela apresentação do Plano Geral de Melhoramentos, uma primeira tentativa de organizar o crescimento da cidade, ou mais tecnicamente, uma primeira proposta urbanística. Tratou-se de um plano que essencialmente valorizou o aspecto viário em sua elaboração e planejamento, prevendo a abertura de radiais ligando o centro aos bairros e o ajardinamento das áreas baldias nos arredores da área central (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2015 e MONTEIRO, 1995). Foram projetadas neste plano as avenidas Júlio de Castilhos, Otávio Rocha e Borges de Medeiros (na altura da rua Coronel Genuíno), o esboço das Avenida Farrapos e Mauá, a retificação da margem norte da orla para a modernização do porto central (Cais Mauá) e do futuro Cais Navegantes, concluído na década de 1950; e a retificação do arroio Dilúvio. (SOUZA e MULLER, 2007; PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2015; KNJINIK, 1994). Grande parte desses projetos serviu de base para outras administrações municipais, não sendo executados em grande parte (BRANCO FILHO, 2005).

Duas considerações a respeito deste plano merecem ser feitas: a primeira refere-se ao fato de que o mesmo deu uma importante definição de funções ligadas à região na margem norte da orla da cidade ao concentrar as indústrias que tinham a possibilidade de seu escoamento da produção tanto na via aquática (porto) quanto na terrestre (Farrapos), confirmando então, a vocação portuária do local. A segunda refere-se à abertura da Avenida Borges de Medeiros, que ainda que não executada à época do plano (viria ser executada em 1924) foi o marco inicial para expansão em larga escala da cidade em direção a Praia de Belas e conseqüentemente ao sul da cidade.

A administração de Otávio Rocha (1924-1928) foi responsável pela efetiva modernização urbanística, transformando a cidade em um verdadeiro canteiro de obras (KNJINIK, 1994; MONTEIRO, 1995). A melhoria dos aspectos de

infraestrutura como estabilização dos serviços de distribuição de tratamento e distribuição de água e a expansão da rede elétrica foram feitas neste período segundo Knjinik (1994), bem como as já então planejadas aberturas das avenidas Mauá e Borges de Medeiros. Já na década de 1930 houve a elaboração do Plano Gladosch sob o governo de Loureiro da Silva. O plano não chegou a ser efetivado, configurou-se em uma proposta essencialmente viária que destacava a importância do “zoneamento” da cidade (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2015). O plano Gladosch previa para a orla uma demarcação por meio de um conjunto de espaços verdes que iria da Ponta da Cadeia (atual Ponta do Gasômetro) à Ponta do Melo. Na prática, no trecho referido foram feitas obras inexpressivas de embelezamento e proteção das praias. (BRANCO FILHO, 2005; BOHRER, 2001). Posteriormente ao fracasso do plano Gladosch houve a Contribuição do Estudo da Urbanização em Porto Alegre. Este plano caracterizou-se por um extenso estudo sobre a cidade, coordenado por Edvaldo Paiva, que teve quatro eixos de atuação principais, segundo Souza e Muller (2007):

- a) vias principais que compõe o sistema viário em um sistema de radiais e perimetrais;
- b) reforma do centro urbano, levando em conta aspectos paisagístico, procurando também sua descentralização;
- c) saneamento dos vales, em função de enchentes periódicas, fluviais e pluviais;
- d) criação de espaços verdes, proposição para criação de outros equipamentos.

Em todos estes eixos de atuação foram realizadas obras significativas como o aumento da área verde e a criação de praças e parques; a ampliação da rede de distribuição de água e da de tratamento de esgoto (cloacal) para os bairros periféricos ao centro; a criação do Hospital de Pronto-Socorro, a retificação do arroio Dilúvio. Contudo, as mais extensas obras se referem ao sistema viário; a abertura das avenidas Farrapos e prolongamento e alargamento de uma série de ruas que ligavam o centro aos bairros. Ficava clara a intenção do planejamento urbano em “dar racionalidade ao crescimento, abrindo grandes vias para desobstaculizar o

trânsito dos novos habitantes de Porto Alegre: os automóveis” (MAUCH in KNJINIK, 1994). Logo, podemos afirmar que o planejamento viário e as consequentes transformações durante as sucessivas administrações da primeira metade do século XX estavam focados na ideia do transporte individual e assim voltou-se para atender a necessidade do novo veículo que mudaria a configuração da cidade por completo.

Deve-se ressaltar que na primeira metade do século XX, os planos e reformas que simbolizaram a tão desejada modernização, significaram, do mesmo modo, anos marcados pela segregação e expulsão dos pobres da área central da capital gaúcha, inseridas em uma tentativa de homogeneização, do ponto de vista social (KNJINIK, 1994; TIMMERS, 2011; MONTEIRO, 1995). Sobre a relação deste fato com a abertura de avenidas encontramos em Monteiro (1995) uma importante contribuição que sintetiza o pensamento da elite porto-alegrense na época:

As novas avenidas foram o núcleo do projeto de reorganização social do espaço urbano. Rasgar artérias para a livre circulação do tráfego, no coração da cidade, representava desapropriar e demolir um número significativo de velhos casarões, pensões e cortiços, identificados como focos de doenças e promiscuidade, acabar com os becos escuros e estreitos do período colonial. Para a burguesia, esse passado representava a pobreza e o atraso que a nova ordem deveria superar, em busca da modernização econômica e social (MONTEIRO, 1995, pg. 139).

O autor completa a ideia acerca do ideal de modernização da cidade buscado no início do século passado:

É significativo o fato de o núcleo do projeto de modernização urbana estivesse centrado sobre a criação de praças, ajardinamentos e na abertura de largas e amplas avenidas, nas quais seria instituído um novo regulamento de construção, só permitindo prédios com mais de três andares e que concorreriam a um prêmio anual para a melhor fachada. Em contraposição, serviços essenciais como a ampliação da rede de esgotos, recolhimento do lixo à domicílio e a assistência pública são relegados a um plano secundário. A modernização da cidade tem um caráter de cartão

postal, imagético e fachadista, para atender os anseios de atualização da burguesia e propiciar novos investimentos, do que da criação de condições reais para o desenvolvimento social (MONTEIRO, 1995, pg. 141).

Em Bakos (1996) encontramos referência similar no estudo da influência do poder público nas questões relativas à habitação. O Regulamento Geral de Construção de 1913 estabelece as diretrizes básicas de estética e higiene para as construções futuras na cidade. Dentre as determinações “destaca-se a proibição definitiva de novas edificações de madeira nas zonas servidas pela rede de esgotos e obriga-se o cercamento dos terrenos baldios” Por consequência, dificulta-se a permanência de cortiços, estalagens e porões sob o pretexto da higiene, refletindo um “momento importante do processo de privatização da ocupação do solo, sob os auspícios do poder público” (BAKOS, 1996, pg. 97). Esse momento reflete então uma primeira onda de segregação, onde a classe trabalhadora e a população de baixa renda se veem expulsas do centro da cidade alocando-se na periferia urbana.

Em suma, os planos urbanísticos do início do século XX tiveram em sua base conceitual, prioritariamente, “estratégias de embelezamento e higienização para disciplinar e controlar o uso da cidade, em conformidade com as aspirações da classe dominante” (BOHRER, 2001, pg. 73).

3.3 OS PLANOS DIRETORES E A METROPOLIZAÇÃO

O primeiro Plano Diretor de Porto Alegre data de 1959. O plano fixava um conjunto de normas a partir de quatro funções urbanas: habitação, trabalho, lazer e circulação (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2015). Era uma tentativa de solucionar os problemas de forma global e planejada, em que foi sugerido um esquema de zoneamento em que “os loteamentos sofreram rigorosa regulamentação aumentando o preço dos terrenos mais nobres e acentuando a divisão social do espaço e a horizontalidade da cidade” (KNJINIK, 1994, pg. 26). Com relação ao recorte aqui analisado, o plano tinha 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).

Neste período de elaboração do plano, Porto Alegre já se encontrava na fase de metropolização, o que levou a um grande número de obras que mais uma vez reconfiguraram o espaço urbano da capital. Dentre estas alterações estava também àquela referida à orla e sua expansão. No âmbito geral, a conurbação foi um fator elementar na constituição da região metropolitana, tendo em Porto Alegre seu centro financeiro e administrativo mais expressivo. A capital tomava a dianteira assumindo seu papel terciário ao concentrar serviços como educação e pesquisa, saúde, lazer, bem como os equipamentos urbanos de utilidade pública que influenciavam a atração populacional. Ao mesmo tempo, a demanda crescente vinda com o aumento populacional necessitava uma resposta em termos de infraestrutura. Na década de 60 então, houve a reforma e a expansão da rede de esgoto juntamente a implementação de novas obras viárias de inspiração de planos antigos, já vistos aqui (SOUZA e MULLER, 2007).

Passados vinte anos do plano de 1959 entra em vigência o 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre. Desta vez o plano atingiu toda a área municipal, diferenciando as áreas urbanas e rurais. A área urbana foi dividida em setores chamados Unidades Territoriais de Planejamento, classificado segundo a tendência de uso e ocupação do solo. Dessa forma, o regime urbanístico e os dispositivos de controle de edificação foram definidos a partir da ocupação prevista para cada setor (Unidades Territoriais Residenciais, Mistas, de Comércio/ Serviços e Industriais). O plano estimulou a descentralização, através de pólos e corredores de serviços, formado com base nas concentrações já existentes, além de determinar a circulação urbana definindo o sistema viário básico municipal e sua hierarquia de vias, funções e objetivos. Assim, promoveu-se a interação entre as várias unidades territoriais por meio da circulação (KNIJNIK, 1994).

Entretanto, concomitantemente ao crescimento da cidade, ligado ao desenvolvimento industrial, comercial e residencial, cresceram também núcleos desprovidos de infraestrutura básica, assim a década de 80 e o início dos anos 90 ficam marcados pelo agravamento dos problemas sociais que “cresceram ao mesmo tempo em que a cidade foi se tornando mais uma metrópole” (MAUCH in KNJINIK, 1994). Neste período, houve um incremento dos “espaços populares”, referentes aos

lugares onde vive a população de baixa renda, indicando um “relativo empobrecimento da população situada na extremidade inferior da hierarquia social”. Tal como, aumentou o número de pessoas vivendo em área de favelas (BARCELLOS; MAMMARELLA; KOCH; 2012, pg. 238).

Ao final da década de 90 é instituído um novo plano diretor. Desta vez a novidade se dá por conta do enfoque ambiental como ponto fundamental no planejamento urbano. A zona urbana ou Área de Ocupação Intensiva (AOI) foi dividida em nove macrozonas agrupadas de acordo com características socioeconômicas, enquanto que a Área de Ocupação Rarefeita (OAR), com características de baixa densificação, tem o intuito de proteção aos elementos naturais buscando à sustentabilidade do ambiente, propiciando os usos turístico, científico, habitacional, de lazer e agrícola.

Aqui, nos cabe ressaltar que pela primeira vez a orla ganha um parágrafo específico quanto à regulamentação de seu uso. Assim, no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre (PDDUA), revisado e atualizado até o ano de 2011, a Orla do Guaíba e o Cais do Porto (Cais Mauá) fazem parte das áreas de revitalização, conforme o artigo 83:

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;

VI – Cais do Porto – do Gasômetro até a Estação Rodoviária – deverá ser objeto de planos e projetos específicos, numa perspectiva de transformar essa área num polo de atração e irradiação de desenvolvimento científico, tecnológico, cultural, artístico, turístico, educacional, de inovação, de novos negócios e de desenvolvimento socioeconômico, integrado ao processo de valorização e resgate dos espaços já existentes, nas dimensões histórica, cultural e econômica (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2010).

Assim, a orla do Lago Guaíba, juntamente com área do Cais Mauá, são declaradas Áreas Especiais de Interesse Cultural dada a importância e a

significação do espaço para a população, passando a fazer parte da estratégia proposta de valorização do espaço por parte do poder público municipal.

Portanto, mostrou-se aqui desde o processo que levou a ocupação até a metropolização de Porto Alegre. Nessa análise histórica viu-se que a partir da península (hoje área central) se constituiu a cidade e de ali se espalhou. A análise pautou por tentar sempre relacionar os aspectos que concerniam a evolução urbana com a utilização da orla, por onde, aliás, a cidade origina-se. Dessa forma, no decorrer do processo de urbanização, vimos que as obras de infraestrutura básica se deram ainda na primeira metade do século XX, marcado pelo processo de expulsão da população de baixa renda da área central. Com o processo de metropolização na segunda metade do século passado, Porto Alegre passou por uma reconfiguração das atividades produtivas assumido o papel majoritariamente de centro de serviços com a ascensão do setor terciário. A orla do Lago Guaíba insere-se como espaço alvo no processo de produção do urbano pela reestruturação produtiva da economia capitalista que busca novos espaços-mercadoria, moldados as necessidades de acumulação. Antes negada ou pouco inserida no contexto do planejamento e de sua regulação, agora, mais do que nunca, a área passa a tornar-se o objeto de disputas por distintos segmentos sociais.

4. ENTRANDO NA ÁREA DO RECORTE: PLANOS, PROJETOS E SUAS IMPLICAÇÕES NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

O recorte do presente estudo é o trecho de aproximadamente um décimo da Orla do Guaíba em Porto Alegre que corresponde ao Cais Mauá partindo do centro histórico em direção ao sul da cidade chegando a Ponta do Melo, nome oficial, mais conhecido popularmente por Pontal do Estaleiro pelo fato de ter sido local de operação do Estaleiro Só, fábrica ligada a construção naval, falida em 1995. Escolhemos este trecho contínuo, pois entendemos que nele se concentram os interesses de transformações urbanas originando a disputa e o embate de ideias na produção do espaço urbano. Trata-se da área mais frequentada, em que a Orla é usufruída em termos de lazer e recreação por parte da população porto-alegrense e que está em uma acirrada disputa acerca de seu uso.

4.1 OS ESTUDOS DO PODER PÚBLICO PORTO-ALEGRENSE

Desde a década de 90 há discussão sobre projetos para a Orla com vias de requalificar o espaço para o uso da população. A própria Prefeitura de Porto Alegre já desde o final da mesma década elabora estudos de modo a identificar as potencialidades da orla do Lago Guaíba. Em 1999 foi criado o Grupo de Trabalho Orla, um esforço conjunto entre secretarias da Prefeitura de Porto Alegre para a elaboração de um documento que se propõe ao “resgate das articulações físicas e funcionais entre o território da cidade e as águas do lago Guaíba”. (RELATÓRIO ORLA, 2006)

Os primeiros resultados apareceram já no início da década seguinte. No ano de 2003 o grupo lançou um trabalho chamado de Diretrizes Urbanísticas para a Orla do Guaíba no município de Porto Alegre. Este documento divide os 70 quilômetros de orla em 19 setores de acordo com suas especificidades e potencialidades de atividades a serem desenvolvidas nos locais a partir de uma série de diretrizes, além do diagnóstico da situação atual visando à qualificação físico-espacial (BRANCO FILHO, 2005).

Figura 3. Setorização da orla - Potencialidades e Usos



Fonte: Cícero Castelo Branco Filho (2005)

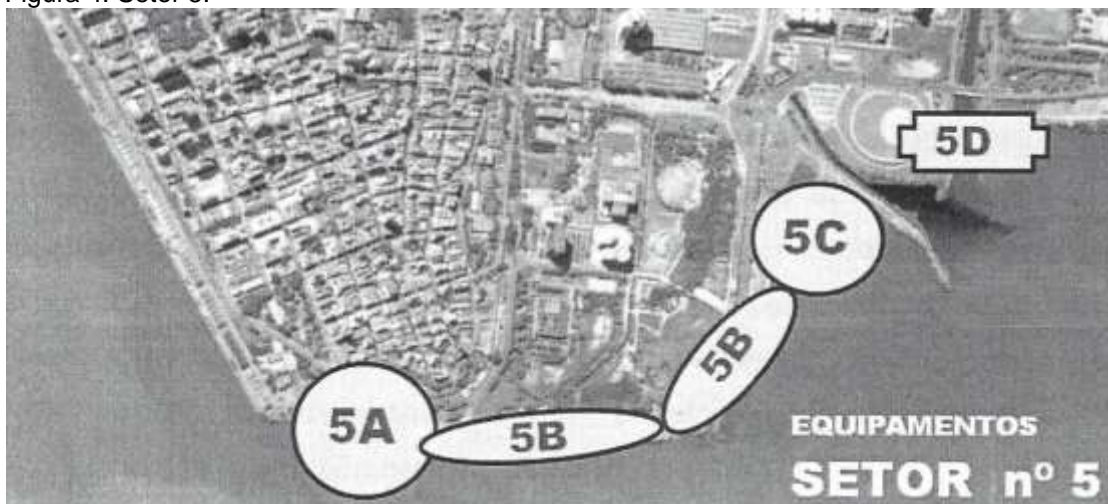
O segundo documento gerado pelo grupo foi o Relatório Orla, lançado em 2006. No relatório é feito um recorte a partir do estudo anterior de Diretrizes para a Orla e então, aprofundado o enfoque no trecho que vai da Usina do Gasômetro à Ponta do Dionísio. A escolha de tal trecho para a elaboração do Relatório Orla deveu-se ao fato de que a área é vista com maior potencial de transformação aproveitando-se do uso intensivo por parte da população para atividades de recreação e lazer. Sendo assim, este trecho foi dividido em quatro setores

detalhados abaixo com suas respectivas referências urbanas e caracterização da área:

- Setor 5: Usina do Gasômetro até a foz do Arroio Dilúvio

Referências: Usina do Gasômetro / Parque Mauricio Sirotski Sobrinho (Harmonia) / Avenida Edvaldo Pereira Paiva / Anfiteatro Pôr do Sol

Figura 4. Setor 5.



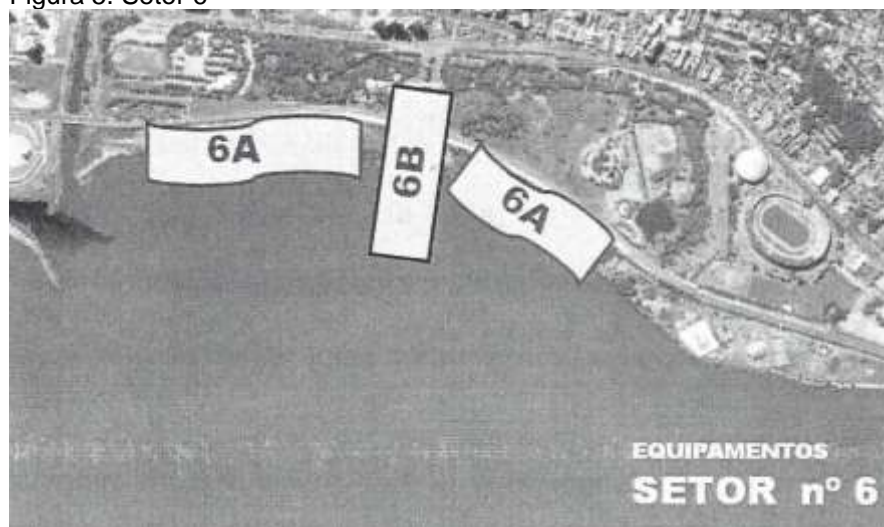
Fonte: Relatório Orla (SMURB), 2006.

É o setor mais frequentado pela população. Usado como área de lazer e prática de esporte. Há quadras, aparelhos de ginástica, além da prainha do Gasômetro, onde há passeios de barco pelo Guaíba, e é comum ver pessoas desfrutando de momentos de descanso. Há comerciantes no local vendendo as populares comidas de rua, devido ao fluxo intenso de pessoas nos fins de tarde, feriados e fins de semana.

- Setor 6: Foz do Arroio Dilúvio até o Parque Gigante (Sport Clube Internacional)

Referências: Parque Marinha do Brasil / Shopping Praia de Belas / Praça Itália / Viaduto Dom Pedro I

Figura 5. Setor 6



Fonte: Relatório Orla (SMURB), 2006.

Neste setor o único de fato aproveitado é a pista onde as pessoas dividem o espaço com as bicicletas. Há campos de futebol praticamente inutilizados e abandonados.

- Setor 7: Parque Gigante até a foz do Arroio Sanga da Morte

Referências: Estádio Beira – Rio / Largo Dom Vicente Scherer / Museu Iberê Camargo / Ponta do Melo (Pontal do Estaleiro)

Figura 6. Setor 7.



Fonte: Relatório Orla (SMURB), 2006.

Este é o setor em que boa parte está coberta de vegetação. Passando o museu Iberê Camargo há a Ponta do Melo, local onde funcionava o antigo Estaleiro Só. A área é cercada e não há qualquer aparelho urbano ou edificação no local.

- Setor 8: Foz do Arroio Sanga da Morte até o late Clube Veleiros do Sul

Referências: Barra Shopping / Escolinha de Futebol do Grêmio / Foz do Arroio Cavalhada / late Clube Guaíba / late Clube Veleiros do Sul

Este é o setor de maior apropriação privada dentre os quatro analisados aqui. À margem da foz do Arroio Sanga da Morte há uma pequena área de cobertura vegetal seguida do píer por aonde desembarcam os passageiros do Catamarã. Em seguida está a Escolinha do Grêmio Football Porto Alegre que ocupa extensa área até as proximidades da foz do Arroio Cavalhada, onde há vegetação de ambos os lados. Por fim, estão dois clubes náuticos. O único trecho realmente de uso da população é a ciclovia e a calçada que margeia todo o trajeto descrito.

Finalmente, completando a série de estudos por parte do poder público municipal porto-alegrense, em 2010 foi concluído um estudo nomeado de Diretrizes de Desenho Urbano para a Orla Central. O estudo estava vinculado à Secretaria Extraordinária para a Copa do Mundo 2014, denotando a preocupação dos gestores públicos com o evento que se aproximava e com a oportunidade de dar uma nova

cara à orla, conforme informou o arquiteto da Secretaria de Urbanismo Marcelo Allet, aperfeiçoando seus equipamentos urbanos e colocando-a de forma mais atrativa ao roteiro turístico da cidade. De fato, o recorte desse estudo foi ainda mais específico que os elaborados anteriormente por considerar somente o trecho entre a Usina do Gasômetro e o Parque Gigante do Sport Club Internacional, pensando na ligação do centro ao estádio.

Figura 7. Implantação Geral Esquemática



Fonte: Diretrizes de Desenho Urbano para a Orla Central, SMURB, 2010.

Decidimos por excluir o setor oito do recorte deste estudo pelo fato de já constituir-se como objetos de entes privados e logo, não passíveis de transformações que consideremos significativas no sentido de poderem tornar-se áreas de uso público. Mais adiante retomaremos a questão da apropriação privada existente há décadas. Dessa forma, limitamos nossa análise ao que o Relatório Orla denominou setores 5, 6 e 7 sendo agregado a estes o Cais Mauá e fazendo com que desse modo se estabeleça uma continuidade espacial na área de análise

proposta para este estudo, interrompida somente pelo Parque Gigante de propriedade do Sport Clube Internacional, e que entende os projetos de transformação do uso do solo como partes de um mesmo processo, ainda que realizados de forma segmentada.

Já conhecido o recorte e apresentados os estudos realizados anteriormente pela própria Prefeitura de Porto Alegre apontando direções e alternativas a partir de seus estudos técnicos e multidisciplinares para a Orla do Guaíba, podemos agora passar a parte dos projetos propostos ou já em andamento detalhá-los com maior precisão. Para uma melhor compreensão vamos analisar cada projeto previsto até o momento por tópico.

4. 2 AS PROJEÇÕES PARA A ORLA

4.2.1 CAIS MAUÁ: PROJETO “OFICIAL” E O CONTRA-PROJETO

Há muito se fala em revitalizar o Cais Mauá, um dos cais que compõem o porto de Porto Alegre combinado aos Cais Navegantes e Marcílio Dias. Desativado desde 2005 foi somente em 2010 sob a batuta do governo de Yeda Crusius (PSDB) que o tema voltou à pauta. Naquele ano foi lançado o edital pelo governo estadual para a escolha da empresa que realizaria o projeto de remodelação do Cais. O vencedor foi o consórcio Porto Cais Mauá que reúne empresas espanholas e brasileiras, dentre elas os escritórios de arquitetura B720, do catalão Fermín Vázquez responsável por vários projetos na cidade de Barcelona; e Jaime Lerner Arquitetos Associados. No mesmo ano foi assinado o contrato pela então governadora cedendo à área ao grupo empreendedor por 25 anos, mesmo com o processo em tramitação a época por parte da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), que alegava ser uma área federal, uma vez que todos os portos são regidos por esta estância administrativa. Já no governo de Tarso Genro (PT), foi negociada através de um aditivo no contrato, a retirada do processo judicial pela ANTAQ. Com isso somente em outubro de 2013 com a publicação da autorização pelo mesmo órgão no Diário Oficial da União é que foram liberadas as obras (MUZELL; MAGS, 2015; TIMMERS, 2011).

Figura 8. Armazéns e guindastes no Cais Mauá



Autor: Tiago Moschen

O projeto apresentado pelo consórcio prevê a reforma dos armazéns, ainda que não especifique com precisão o que haverá neles, além da demolição do armazém A7 para dar lugar a um *shopping* ao lado da Usina do Gasômetro. Na ponta oposta ao shopping, no setor docas seriam construídos um hotel e uma torre comercial de mais de cem metros de altura. Ao longo dos 3,2 quilômetros a serem revitalizados haverá capacidade de estacionamento para mais de quatro mil carros. Estes aspectos chamam a atenção para mostrar que o projeto não rompe com o modelo de urbanização que privilegia as grandes estruturas comerciais (prédios, shopping) e o carro como meio principal de acesso ao local impactando diretamente no tráfego no centro da cidade. Ademais, não projeta a eliminação do muro que separa o centro do cais, mantendo a barreira física e criando uma barreira social ao basear o acesso na capacidade de consumo do cidadão.

É importante citarmos aqui a Lei Complementar número 638 de quatro de março de 2010, que se refere especificamente ao Cais Mauá, definindo regras para a sua utilização. Alguns artigos da referida lei tratam de questões referentes às atividades a serem implantadas no local, como: implantação de terminais hidroviários para transporte no Guaíba, espaços específicos para o ensino, fomento

à inovação, ciência e tecnologia, preservação da memória do Guaíba e monitoramento de suas águas, utilização dos armazéns para ações coletivas, feiras, atividades culturais, artísticas, esportivas entre outras. A proposição, na verdade é muito parecida com o que está previsto no PDDUA. Entretanto, o que nos chama a atenção são as alterações feitas (densidade, altura e taxa de ocupação) em que a lei parece demonstrar seu verdadeiro propósito mudando o regime urbanístico correspondente à área do Cais Mauá.

Assim podemos inferir que a referida lei permitiu uma série de modificações que tornariam legais construções de torres e do shopping, tal como prevê o projeto da empresa responsável pelo Cais Mauá. Outro ponto incrivelmente “coincidente” previsto na lei é o telhado verde que ligaria a Praça Brigadeiro Sampaio ao Cais, inicialmente previsto no projeto pela Cais Mauá do Brasil.

Figura 9. Projeção de shopping no Cais Mauá.



Fonte: Porto Imagem.

Na contramão do “projeto oficial”, há uma proposta de cunho integrador entre o centro histórico e o Cais Mauá que parte de outros pressupostos no âmbito da urbanização. Trata-se de um projeto alternativo que integra o cais como parte do centro eliminando o muro da Avenida Mauá; prioriza meios de transporte alternativos ou coletivos como acesso ao local em detrimento ao automóvel e preserva as edificações do cais, incrementando em seus espaços internos o desenvolvimento de

atividades voltadas a capacitação profissional, culturais, comerciais, educacionais e de preservação da memória. Pensando mais a fundo a questão da mobilidade propõe uma reformulação completa da Avenida Mauá, reduzindo o número de pistas e assim liberando o acesso de pedestres a área. O projeto foi elaborado inicialmente como um trabalho de graduação do curso de Arquitetura da UFRGS e mais recentemente foi vinculado ao movimento Cais Mauá de Todos, que busca contrapor através das várias entidades que o agrupam, o projeto apresentado pelo consórcio vencedor da licitação.

Figura 10. Integração com o cais e redução de pistas na Avenida Mauá.



Fonte: Manifesto Mauá, 2015.

4.2.2 GASÔMETRO ATÉ A RÓTULA DAS CUIAS (SETOR 5)

O projeto que abrange este trecho de 1,3 quilômetro e que corresponde em quase sua totalidade ao setor 5 do relatório Orla foi apresentado em agosto de 2015 e o contrato assinado pela Prefeitura de Porto Alegre no mês seguinte. O consórcio Orla Mais Alegre composto pelas empresas Procon, Sadenco e SH Estruturas Metálicas foi o vencedor. Neste trecho a proposta apresentada pretende criar um espaço de lazer, prática de esportes, iluminação noturna, passarelas sobre o

Guaíba, além de um bar flutuante. O projeto conta com a assinatura de Jaime Lerner.

Figura 11. Início das obras perto do Gasômetro e o Lago Guaíba em uma das maiores enchentes registradas.



Autor: Tiago Moschen

4.3.3 PONTAL DO ESTALEIRO

Outro projeto já encaminhado às margens da orla é o do Pontal do Estaleiro ou Parque do Pontal, como chamam os empreendedores. Este se localizará na Ponta do Melo, local onde funcionava o Estaleiro Só, empresa dedicada à construção naval que faliu na década de 90. Em 2005 o terreno, que era área pública foi a leilão, arrematado pela SVB Participações e Empreendimentos. A ideia inicial era a construção de torres residenciais, sendo inclusive a aprovada pelos vereadores. Entretanto optou-se por um plebiscito no qual a população decidiu que não poderiam ser construídas torres com fins residenciais uma vez que a pergunta se restringia à permissividade deste uso. A empreendedora, BM Par

Empreendimentos, mudou o projeto prevendo apenas torres comerciais, um shopping, além de uma área de lazer de uso público.

Figura 12. Projeção do Parque do Pontal com torres e shopping. Fim da vista para o Lago Guaíba.



Fonte: Zero Hora (25/03/2015)

4.3 INTERPRETAÇÕES POSSÍVEIS ACERCA DOS PROJETOS E SUAS IMPLICAÇÕES

Os projetos do Cais Mauá e do Pontal do Estaleiro se configuram na perspectiva evidente de chamar um público bastante específico, implementando no local uma atividade terciária de alto nível na tentativa de criar um polo gastronômico e cultural, onde o consumo é o pilar base desse tipo de “revitalização” oferecida para as classes média e alta. Isto se insere no contexto do que Lefebvre chama de “sociedade de consumo dirigido”, tendo nas cidades renovadas no processo global de produção do espaço, centros de consumo privilegiados aonde há uma imposição de uma ideologia das cidades graças ao consumo e ao urbanismo. Este último adaptado a cumprir seu novo papel, a edificação dos centros de decisão que concentram os meios de poder: informação, formação, organização, operação e

persuasão (ideologia e publicidade) (LEFEBVRE, 1978 *apud* SÁNCHEZ, 2003). Tal fato é notório ao perceber como os grupos privados promovem seus empreendimentos:

Figura 13. Publicidade promovendo o Cais Mauá.



Fonte: Competence.

Há no caso dos projetos para a orla do Guaíba a tentativa de criar um espaço reproduzindo locais já famosos em termos de “revitalização”, produzidos, não coincidentemente, pelos mesmos arquitetos que participaram mundo afora de projetos consagrados mundialmente. É o caso de Fermín Vázquez, responsável por muitas obras em Barcelona; cidade modelo do conceito de urbanização moderna, e que será um dos projetistas envolvidos com a transformação do Cais Mauá. Scifone (2015) ao analisar a questão do patrimônio cultural na produção do espaço urbano coloca que tanto o Estado quanto a iniciativa privada veem neste patrimônio a possibilidade de “integrá-lo a dinâmica urbana conferindo-lhe uso e, portanto, presença no cotidiano das cidades”, sendo “disseminado mundialmente a partir de experiências europeias” (pg. 131). E acrescenta:

Esses patrimônios restaurados e transformados em grandes equipamentos de visitação e de espetáculos de arte, música, dança, que via de regra abrigam usos à chamada cultura erudita, têm sido vistos pelo Estado e pelo empresariado urbano capazes de atrair novos investimentos em um cenário de competição global das cidades ou também como peça central de um processo de revalorização imobiliária” (SCIFONE, 2015, pg. 131).

Referências internacionais de cidades que passaram por “revitalizações” de suas áreas portuárias ou costeiras são frequentes no debate, colocadas como modelos a serem seguidos, com o intuito de mostrar como Porto Alegre poderia apropriar-se de sua área de contato com o Lago Guaíba. Os exemplos mais conhecidos além da já citada Barcelona e seu *Port Vell*, reestruturados no contexto dos Jogos Olímpicos de 1992, são casos como o de *Puerto Madero* em Buenos Aires, o *Inner Harbor* em Baltimore ou o porto de Bilbao. Analisando os projetos para a orla porto-alegrense, pode-se notar a questão da visibilidade, da preferência pelas obras imponentes e que se destacam no espaço pela sua grandiosidade, como os shoppings, torres comerciais e hotéis de luxo. Em Serpa, sua análise sobre o espaço público na cidade contemporânea nos confirma este fenômeno:

“Nas grandes cidades do Brasil e do mundo ocidental, a palavra de ordem é, portanto, investir em espaços públicos “visíveis”, sobretudo os espaços centrais e turísticos, graças às parcerias entre os poderes públicos e as empresas privadas. Esses projetos sugerem uma ligação clara entre visibilidade e espaço público. Eles comprovam também o gosto pelo gigantismo e pelo “grande espetáculo” em matéria de arquitetura e urbanismo” (SERPA, 2007, p. 26).

Lefebvre afirma que os espaços na *urbe* ao se repetirem, transformaram-se em produtos homogêneos, podendo ser vendidos ou comprados. Para o autor, esses espaços têm o caráter visual cada vez mais destacado, sendo produzidos para o “visível” (LEFEBVRE, 2000 *apud* SERPA, 2007). A este espaço cada vez mais homogêneo – “concebido” – Lefebvre confere um caráter abstrato, instituído pelo Estado, produto da guerra e da violência. Este espaço “serve como instrumento

para que os detentores do poder – político e econômico - [...] abram caminho para que se homogeneizem as diferenças” (SERPA, 2007, pg. 19). É no processo de transformação do espaço em mercadoria que o espaço abstrato de Lefebvre, espaço do valor de troca, se impõe sobre o espaço da vida cotidiana, o espaço do valor de uso (SÁNCHEZ, 2003).

Resumidamente, a reestruturação do urbano trata-se de uma estratégia global, entendida como projeto de criação de um espaço mundial homogêneo. Esta reestruturação nos moldes das relações de produção capitalistas é cada vez mais ligada à produção do espaço e moldada às necessidades de acumulação. Deste modo, é impresso no espaço um valor de troca, transformando-o em mercadoria e submetendo-o cada vez mais às formas de apropriação privada. Ao ser feita pelo mercado a mediação do acesso aos espaços temos cada vez mais o “aprofundamento da separação entre público e privado”, influenciando diretamente como consumimos, vivemos e nos relacionamos no espaço. (SÁNCHEZ, 2003, pg. 45).

Este movimento de reconfiguração na produção do espaço urbano tem como uma de suas marcas o planejamento estratégico de caráter empresarial que prontamente resultou na mudança do modo de gerir a cidade, introduzindo conceitos típicos do “mundo empresarial” aplicados a gestão pública. É neste cenário que vemos o surgimento da parceria público-privada, configurando-se como um elemento relevante a ser entendido no que se refere à produção do espaço na cidade. Dentro desta premissa do planejamento estratégico empresarial, atrair investimentos e tornar uma cidade competitiva passou a ser um interesse das administrações públicas. “A abordagem “administrativa”, tão característica da década de 60, deu lugar a formas de ação iniciadoras e “empreendedoras” nas décadas de 70 e 80” nos Estados Unidos e Inglaterra e a partir desses países se espalhou para o mundo. Este modelo se baseia na tentativa de atração de fontes externas, novos investimentos diretos ou novas fontes geradoras de emprego através dos poderes públicos locais de modo a atender às reivindicações locais. (HARVEY, 2005). O estudo de caso de Harvey a partir de Baltimore, cidade litorânea da costa leste estadunidense estigmatizada por uma imagem de empobrecimento e decadência, teve uma área pública à beira do mar destinada à construção de um mega empreendimento. Na década de 1970 a cidade passou por um processo

conflituoso, porém o *Inner Harbor* já era uma realidade no começo dos anos 80. Dentre as atividades do local destacaram-se o centro de convenções, cujo objetivo era atrair grandes eventos, cujo custo previsto era de 150 milhões de dólares. Passados alguns anos apontou-se a necessidade de um grande hotel central no local para alavancar o empreendimento, contando com subsídios públicos na casa dos 50 milhões. Além do *Inner Harbor* foram gastos em ginásios de esporte mais de 500 milhões, com ampla ajuda do poder público local. O empreendimento fruto da parceria público-privada colocou a cidade em evidência, dando a impressão de ser um lugar inovador, dinâmico, empreendedor, pronta para receber o capital externo. Pouco tempo depois, estudos e relatórios constataram que nem tudo era brilho em Baltimore. Os benefícios foram parciais e limitados e a cidade estava acelerando seu declínio ao invés de revertê-lo. Apesar das obras na orla da cidade, a expectativa de vida é das mais baixas em todos os Estados Unidos, a taxa de sífilis é das mais elevadas no mundo, a profusão de doenças respiratórias (destaque para a asma) foi alarmante, além, é claro da pobreza crônica e dos sinais de tensão social evidentes na cidade (HARVEY, 2011). Assim sendo, podemos concordar com Harvey quando da afirmação que diz que na parceria público-privada o privado fica com os benefícios e o público assume o risco; e mais especificamente relacionando com o caso da Orla do Guaíba estamos de acordo que:

O novo empresariamento urbano se caracteriza então, principalmente tendo como objetivo político e econômico imediato (se bem que, de forma nenhuma exclusivo) muito mais o investimento e o desenvolvimento econômico através de empreendimentos imobiliários pontuais e especulativos do que a melhoria das condições em um âmbito específico (HARVEY, 1989).

Em Porto Alegre a troca da gestão participativa (até 2004) para a gestão empresarialista (a partir de 2005) demarcou esta passagem onde a relação com “fundações, consultorias e centros de estratégia e pensamento empresarial se estreitam e a gestão urbana passa a ser orientada pelos princípios da eficiência, do gerenciamento e da qualidade, próprios do mundo empresarial”. De fato, observa-se

atualmente em Porto Alegre a expansão do setor da construção civil promovendo grandes empreendimentos (shoppings, supermercados, conjuntos habitacionais, bairros planejados) em áreas valorizadas da cidade, como consequência deste modelo de produção do espaço urbano (SOARES, 2015, pg. 27).

Figura 14. Placa indicando a realização das obras no trecho do Gasômetro até rótula das cuias.



Autor: Tiago Moschen

Retomando SÁNCHEZ (2003), nos cabe aqui, após analisar as conjunturas que nos levam ao processo de produção do espaço urbano contemporâneo, debater a questão do espaço público como categoria de análise.

No caso da orla de Porto Alegre, há distintos tipos de ocupação e uso do solo em seu espaço: desde residencial, passando pela área portuária, os segmentos privados e o espaço de recreação e lazer, caracterizado este último como espaço público, o qual é o tipo predominante na área do nosso recorte de estudo. Mas o que confere àquele trecho, entre o Cais Mauá e a Ponta do Melo, o caráter de público realmente?

Para ir além da ideia que já propusemos aqui de que o espaço público é mais abrangente do que o espaço de livre acesso ou do acesso de todos, nos

utilizamos de Souza a partir de Habermas, que coloca o espaço público como o local da convivência entre os diferentes na perspectiva de uma relação igualitária resguardada por um estatuto, o qual o Estado é o responsável (HABERMAS, 1984 *apud* SOUZA, 2008). Contudo, o fato de o Estado ser o gestor dos espaços públicos lhe confere uma responsabilidade importante, o que não faz com que haja, como inocentemente se pode pensar, uma defesa do bem comum, pois o Estado não é o juiz neutro que paira sobre as classes sociais. No caso da orla de Porto Alegre, é a privatização por parte de grupos empreendedores que tende a reduzir os espaços públicos para transformá-los em espaços do consumo, caracterizando o que foi denominado de espaço-mercadoria. Há desse modo, um recuo na cidadania que se constitui, neste caso, na privação da ação política, do convívio entre os diferentes que conformam o espaço público e o conferem essa qualidade. Não que a orla já não seja apropriada por entes privados, como no caso Sport Clube Internacional que tem uma parcela de suas dependências à beira do Guaíba, cedida em 1979 pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre (BOHRER, 2001), porém somente regulamentada, no contexto da Copa do Mundo de Futebol de 2014, pelas leis e decretos de 2008 (605, 609 e 10.400) (SOARES et al, 2015). Outros modos de apropriação são as chamadas “adoções” de partes da orla onde é possível ver marcas “impressas” no espaço como é o caso da Pepsi e Gatorade. Tais processos ensejam uma apropriação simbólica que descaracteriza a qualidade de público do espaço em questão, sendo resultados de busca por prestígio destas empresas quanto aos seus consumidores em que as áreas escolhidas para tais ações não se dão por acaso, mas sim, onde se vislumbram potencialidades turísticas e frequência de usuários com alto poder aquisitivo (TIMMERS, 2011).

Figura 15. Barraquinhas de comida popular da Gatorade.



Autor: Tiago Moschen

A pergunta que então nos fazemos é: de que forma este processo de privatização dos espaços públicos pode ser contido? A pretensão deste trabalho não é oferecer uma resposta ao estilo “receita de superação de problemas e contradições”, porém, podemos apontar/sugerir alguns caminhos. Um deles parece se constituir na própria qualidade que faz do espaço público, público: a ação política. A ocupação dos espaços públicos da cidade, trazendo a discussão sobre o uso e as formas de apropriação, no contexto atual da produção do espaço urbano tem o caráter eminentemente político e que dá significado à ação. É principalmente por meio da manifestação que se expõe o enfrentamento, a ruptura, a emancipação, componentes esses do debate político que tem como *locus* o espaço público (SOUZA, 2008). Na própria Porto Alegre, recentemente houve (ainda há) uma série de manifestações de ocupação dos espaços públicos, muito em virtude da Copa do Mundo, que buscou cercear as possibilidades de convivência fora dos espaços de consumo, quando não, transformando os próprios espaços públicos nestas áreas. (SILVA, 2015).

5. A ORLA DO GUAÍBA NO CENTRO DA DISPUTA: OS INTERESSES DOS AGENTES QUE PRODUZEM O URBANO

Entendemos que os diferentes setores da orla do Guaíba no trecho referido são objeto de projetos que visam um processo de urbanização difundido em escala global, ainda que planejados de forma segmentada e por diferentes empreendedores. Este processo leva ao embate político no qual vemos três agentes principais e ativos nesta disputa: empreendedores imobiliários, população civil organizada e o Estado. Ou seja, trata-se aqui do que se refere Castro (2005), quando afirma “que as questões e os conflitos de interesses na sociedade produzem disputas e tensões que se materializam em arranjos territoriais adequados aos interesses que conseguem se impor em momentos diferenciados”, sendo uma relação política, pela “expressão e modo de controle dos conflitos sociais”, que acontece no território, “base material e simbólica da sociedade” (CASTRO, 2005, pg. 79).

Sendo assim, passaremos aqui a identificar os interesses e analisar o papel de cada um separadamente na atuação sobre a orla do Lago Guaíba e posteriormente sobrepor as ações dos mesmos para termos uma análise final, mas de modo nenhum definitiva, de acordo com o que se propõe este trabalho.

5.1 OS EMPREENDEDORES E A URBANIZAÇÃO CORPORATIVA

A atuação dos empreendedores na produção da cidade não se conjuga como um fato novo ou recente. O segmento privado tem ampla atuação no direcionamento das ações sobre o planejamento urbano, sendo sua interferência decisiva no modo para como a cidade é concebida. A aproximação deste com o poder público acontece através de uma articulação política (*lobby*) bastante intensa e persuasiva como meio de garantir seus interesses e manter sua influência junto à tomada de decisões junto ao Estado. Tamanha é a influência do segmento privado no planejamento urbano na escolha das prioridades, que a alteração de instrumentos para normatização do uso do espaço na cidade - leia-se aqui planos

diretores - é fruto da pressão política que esta classe (empresariado) exerce de forma a lograr que seus interesses sejam atendidos, perpetuando assim, um modelo de urbanização “desigual, criando e reforçando a segregação residencial que caracteriza a cidade capitalista” (CORREA, 1995, pg. 23).

A presença das empresas do ramo da construção civil no desenvolvimento do país nos últimos anos é algo bastante relevante. Além das obras de caráter essencialmente privado (condomínios, shoppings, estádios) nos cabe prestar atenção àquelas realizadas em âmbito público no qual as empreiteiras executam as obras demandadas pelo Estado (às vezes, nem tão demandadas assim); são elas: condomínios populares, viadutos, ampliação de ruas, pontes, barragens, rodovias. Tal acontecimento não poderia ser materializado se não fosse o suporte estatal. Há dois programas governamentais que podem ser exemplos para o que estamos tentando dizer aqui para demonstrar a atuação deste setor da economia e sua proximidade com o poder público, seja a nível municipal, estadual ou federal; um deles é o Minha Casa Minha Vida, o segundo é o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O primeiro tem caráter habitacional popular. Trata-se da perspectiva da aquisição da casa própria financiada por meio da Caixa Econômica Federal que estimulou um crescimento elevado das empresas de construção civil, responsáveis pela execução das obras dos condomínios habitacionais. Já o segundo se configura como um programa de incentivo à economia em diversos setores e aceleração do crescimento econômico por meio da execução de grandes obras de infraestrutura urbana, social, logística e energética do país, pretendendo o estímulo à geração de empregos, distribuição de renda e criação de um ambiente favorável para investimentos (MINISTERIO DO PLANEJAMENTO, 2015).

O processo de urbanização foi mais intenso, dentre todas as épocas, ao longo do século XX. Mais recente ainda é o fato de que mais da metade da população mundial vive em áreas urbanas. Hoje essa porcentagem é de 54 por cento, uma proporção que se espera venha a aumentar para 66 por cento em 2050 (ONU, 2015). No decorrer dos séculos cidades foram criadas e as já existentes passaram por transformações, sendo reconfiguradas, nos últimos tempos, de acordo com as premissas capitalistas na ação de produzir o espaço urbano. A premissa central dessa produção do espaço na cidade está pautada na lógica do lucro em detrimento a um bem-estar coletivo que privilegie a melhora das condições no

âmbito social. Nesse sentido concordamos com Santos que lembra ao falar do espaço corporativo e da privatização do território que:

Na medida em que essas grandes empresas arrastam, na sua lógica, outras empresas, industriais, agrícolas e de serviços, e também influenciam fortemente o comportamento do poder público, na União, nos Estados e nos municípios, indicando-lhes formas de ação subordinadas, não será exagero dizer que estamos diante de um verdadeiro comando da vida econômica e social e da dinâmica territorial por um número limitado de empresas. Assim, o território pode ser adjetivado como um território corporativo, do mesmo modo que as cidades também podem ser chamadas de cidades corporativas, já que dentro delas idênticos processos se verificam (SANTOS, 2001, p.261).

Ainda que a imbricação do setor empresarial ao poder público seja notável e cada vez mais acentuada ao longo do último século, em especial desde o período técnico científico mais recente, a forma de reprodução do capital na modernização da cidade acontece de várias formas e a atuação sobre o planejamento urbano tem grande peso.

À luz do caso de Porto Alegre e dos interesses sobre a sua orla, nos cabe analisar quais são os traços de planejamento urbano atuante e quais são suas consequências para a produção do espaço urbano segundo a sua lógica. Neste caso, nos parece evidente que a perspectiva “mercadófila” (SOUZA, 2008) é o retrato dos interesses na transformação da orla porto-alegrense. O empresariamento urbano (HARVEY, 2005) ou o modelo cidade – empresa de fato remete à assimilação das tendências de desregulamentação e diminuição do Estado e da adaptação da administração urbana ao modo empresarial privado de gestão, dos quais resulta o modelo de parceria público - privada anteriormente visto. Assim, segundo as premissas deste modelo administrativo, as transformações urbanas visam atingir o mesmo objetivo que as sociedades anônimas, ou seja, o desenvolvimento econômico específico para alguns grupos sociais (TIMMERS, 2011). Neste processo, o convencimento ideológico da população pelos empreendedores a respeito dos projetos urbanísticos, apoiados em grande medida

pelos meios de comunicação hegemônicos, é parte fundamental para o êxito da proposta:

Quando muito, o fino véu ideológico caracteriza-se por buscar convencer que o favorecimento dos interesses empresariais, gerando crescimento econômico e melhorando a posição de uma cidade em meio à competição interurbana, traz benefícios coletivos como a geração de empregos e maior circulação de riquezas (SOUZA, 2008, p. 138).

Pode-se dizer que, geralmente, este convencimento sobre a argumentação, sobretudo, da geração de empregos é o que tende a pesar na balança para que a aceitação seja grande por parte da população, sendo até mesmos ridicularizados os que se opõem as propostas ditadas pelos empreendedores (veremos isso mais adiante). O panorama oferecido pela perspectiva “mercadófila” tem, em síntese, no que se refere ao planejamento urbano, uma ferramenta com um mínimo de sentido público que junto à outros instrumentos legais (plano diretor, principalmente), propõem “um conjunto de normas e regras de alcance geral relativas ao uso do solo e à organização espacial, é eclipsado, negligenciado e, não raro, acuado pela enorme ênfase que passa a ser posta em projetos urbanísticos, sejam de embelezamento, revitalização ou outro tipo” (SOUZA, 2008).

Figura 16. Área ao lado do Gasômetro para onde está projetado o shopping. À direita, final da Rua dos Andradas.



Autor: Tiago Moschen

Os projetos urbanísticos, tal como são, para a Orla do Guaíba contemplam a ideia de revitalização (Cais Mauá), embelezamento (setor 5) e da constituição de um novo espaço em uma área já existente (Parque do Pontal). Apesar de distintos entre si enquanto ideia de projeto (revitalizar, embelezar, constituir) em relação aos locais pretendidos, as semelhanças de objetivos, interesses e discursos parecem apontar para uma mesma direção. Pelos projetos já vistos e analisados anteriormente se identifica uma notável idealização de padronização das áreas que se adequam à demanda de visitantes–consumidores ligados também ao turismo e ao seu desenvolvimento, tornando-se assim pilar base para o modelo urbano proposto pelo grande capital.

5.2 O PAPEL DO ESTADO: MEDIADOR DOS INTERESSES SOCIAIS OU FACILITADOR DAS AÇÕES EMPRESARIAIS?

Na produção do espaço urbano, o Estado tem um papel de importância significativa. Na teoria, o papel a ser desempenhado pelo poder público é o de mediação das vontades e conflitos entre os diferentes agentes sociais, da normatização e criação de um conjunto de regras para a convivência no meio urbano, da regulação do uso do solo. Entretanto, interpretamos que na sociedade capitalista dividida em classes pela origem do trabalho, o Estado é a representação dos interesses das classes dominantes com vistas à manutenção do status quo capitalista. (MARX, 2006). No período contemporâneo, ainda que cheguem ao poder governos com propostas comprometidas com a mudança social e favorecimento às classes mais necessitadas através de programas ou ações governamentais no sentido de distribuir a riqueza e desenvolver economicamente partes do território pouco inseridas na dinâmica de produção capitalista, não há mudanças drásticas nas estruturas de reprodução do capital. Os governos não deixam de favorecer em maior ou menor escala e independentemente de sua orientação política, os setores que se beneficiam com o desenvolvimento capitalista. Por conseguinte, a posição do Estado torna-se ambígua na tarefa de produzir a cidade; se por um lado há uma necessidade de responder às demandas sociais básicas, as quais são necessitadas

com maior urgência pelas populações desfavorecidas dentro do espaço urbano, existe também a pressão política e o jogo de interesses dos setores dominantes no desenvolvimento de seus projetos que correspondem aos empreendedores capitalistas, igualmente atuantes, quando não determinantes no ordenamento territorial da cidade. Sobre a relação de forças entre agentes sociais e atuação do Estado, consideramos importante a contribuição de Correa que coloca, que a

complexa e variada gama de possibilidades de ação do Estado capitalista não se efetiva ao acaso. Nem se processa de modo socialmente neutro, como se o Estado fosse uma instituição que governasse de acordo com uma racionalidade fundamentada nos princípios de equilíbrio social, econômico e espacial, pairando acima das classes sociais e de seus conflitos. Sua atuação é marcada pelos conflitos de interesses dos diferentes membros da sociedade de classes, bem como da aliança entre eles. Tende a privilegiar os interesses daquele segmento ou segmentos de classe dominante que, a cada momento, estão no poder (CORREA, 1995, pg. 25).

Tratando de desmistificar a questão do Estado enquanto a sua neutralidade na mediação das relações sociais Lojkine (1997) argumenta que a razão “que faz do Estado da classe dominante o suporte mítico do interesse geral de toda a sociedade é o mesmo que transforma uma mercadoria particular, o dinheiro, em equivalente geral” (pg. 108). Em termos simples seria dizer que algo (uma mercadoria, por exemplo) exprime valor enquanto coisa, e, por conseguinte possui naturalmente formas de valor. Logo, conclui o autor que:

É, portanto, a mesma lei que gera o equivalente dinheiro e o equivalente Estado, os quais têm como função comum a de dissimular a relação social que os produziu, fazendo-a parecer pelo avesso e desligada dos valores de uso como dos indivíduos concretos (LOJKINE, 1997, pg. 108).

Tendo visto este aspecto não neutro do poder estatal, nos cabe a seguinte pergunta relacionada ao contexto no qual estamos propondo esta análise: o governo tem realmente que conceder áreas que poderiam ser de uso público a empresas privadas, como é o caso da Orla do Guaíba em Porto Alegre? Em um primeiro momento poderíamos nos deixar levar pelo discurso de que o poder público municipal porto alegreense não tem o montante suficiente para bancar tais “revitalizações”, “requalificações”, tendo assim que ceder a área aos setores do capital financeiro, que por sua vez tem a necessidade de um retorno (lucro) para fazer valer seu investimento, e por isso, projetam shoppings, torres comerciais e hotéis, onde o valor do aluguel seja caro dando retorno e deixando claro a que tipo de público se oferecerá estes espaços. Assim, em qualquer esfera administrativa estatal, em qualquer nível a parceria público-privada, já vista anteriormente, se faz presente e nos diz a respeito do fazer urbano por parte do Estado. Porém, podemos aqui tentar entender que a questão não se trata necessariamente dos recursos que dispõe o poder público, mas sim, da prioridade sobre eles. Se tomarmos o exemplo da Copa do Mundo de Futebol de 2014 veremos que foram feitos grandes investimentos tanto nas construções dos estádios, palcos do espetáculo, como em obras realizadas nas cidades-sede que comporiam o dito legado da Copa. Tudo isso feito através de um acordo entre os três poderes (União, Estado e Município) esclarecido na Matriz de Responsabilidades para a Copa do Mundo. A parte os recursos repassados pelo Governo Federal para as obras nas cidades que receberam o evento, constavam na Matriz de Responsabilidades, assinada em janeiro de 2010, os encargos de competência direta do Estado/Município, cujo principal foco na cidade de Porto Alegre, foi o de mobilidade urbana (LAHORGUE; CABETTE, 2013). Se repararmos nos montantes referentes a estas obras perceberemos que o total do valor de contrapartida (referente ao capital da Prefeitura investido nas obras) somado chega a pouco mais de 380 milhões de reais.

Tabela 1. Matriz de Responsabilidade da Prefeitura de Porto Alegre para a Copa do Mundo de 2014.

Origens de Recursos (Financiamentos e Capital Próprio da Prefeitura de Porto Alegre)

Obras da Copa 2014	Valor (R\$) Financiamento	Valor (R\$) Contrapartida	Total (R\$) Investimento	Valor (R\$) Desapropriações**
RS - A.01 - Corredor Avenida Tronco	129.300.000,00	4.300.000,00	133.600.000,00	19.959.000,00
RS - A.02 - Corredor Terceira Avenida Perimetral	94.600.000,00	99.527.369,20	194.127.369,20	25.800.000,00
RS - A.03 - Corredor Avenida Padre Cacique/Avenida Edvaldo Pereira Paiva	78.200.000,00	40.980.175,20	119.180.175,20	0,00
RS - A.04 - Monitoramento dos 3 Corredores	13.700.000,00	0,00	13.700.000,00	0,00
RS - A.05 - BRT Avenida Protásio Alves	53.000.000,00	24.900.795,19	77.900.795,19	4.500.000,00
RS - A.06 - BRT Avenida João Pessoa	28.000.000,00	36.520.000,00	64.520.000,00	0,00
RS - A.07 - Corredor Rua Voluntários da Pátria	24.000.000,00	71.300.000,00	95.300.000,00	25.300.000,00
RS - A.08 - Prolongamento da Severo Dullius	21.600.000,00	61.400.000,00	83.000.000,00	2.400.000,00
RS - A.09 - Complexo da Rodoviária	19.000.000,00	12.521.979,24	31.521.979,24	2.000.000,00
RS - A.10 - BRT Avenida Bento Gonçalves	23.000.000,00	29.669.446,27	52.669.446,27	0,00
Totais	484.400.000,00	381.119.765,10	865.519.765,10	79.959.000,00

** Os valores estão contidos no total do investimento na Matriz de Responsabilidades

Enquanto que para um evento do porte do Mundial de Futebol, o aporte de investimentos provindos do poder público, em qualquer de suas esferas, é tomado como questão de promover a cidade e modernizá-la, outros casos que se referem especificamente a promover o espaço público, como é o caso da orla porto alegre, necessitam de empreendedores que invistam a fim de tornar rentável a empreitada. Com isso, o poder público se omite do gasto e da função de provedor

do bem estar social e concede ao privado o direito de uso de um local em que são investidos milhões com expectativas de retorno exorbitantes em locais que deveriam ser de acesso público, mas se mostram segregadores desde os projetos elaborados, por impor o consumo de alto nível como meio para acessá-los. Assim, a seletividade nos investimentos, sobre a cidade se vê bastante clara.

5.3 A REIVINDICAÇÃO POPULAR POR UMA ORLA LIVRE: O INTERESSE POPULAR NO ESPAÇO PÚBLICO

Nesta seção nos interessa identificar os interesses da população usuária do espaço ao qual estamos tratando aqui ligadas especificamente aos movimentos de resistência aos projetos comprometidos com o grande capital. Entendemos que tratar do interesse da população porto alegreense é algo impossível, ao qual não poderá ser feito (nem por esse, nem por qualquer outro trabalho) por não haver um só interesse, mas uma gama variada e complexa de interesses que se misturam e derivam de diferentes discursos e argumentos que propõe distintas visões sobre o espaço que se deseja para a orla da cidade. Logo, pretender encontrar o interesse da população de Porto Alegre, parecerá desonestidade intelectual e falta de senso crítico de nossa parte.

Contudo, o que nos propomos a delinear aqui é o interesse dos grupos civis organizados através dos movimentos que pretendem uma alternativa aos projetos “oficiais”, se colocando como resistência questionadora das propostas vindas do setor privado e acatadas pelo poder público municipal. Não incorreremos no erro de achar que tais movimentos são a voz do que o povo de Porto Alegre quer pelos motivos que já citamos anteriormente, ou que tais movimentos refletem o ideal dos usuários específicos da orla porto alegreense. Na verdade, ao analisarmos a conjectura na qual está inserido o discurso da revitalização do Cais Mauá e transformação da orla (aumento da oferta de emprego, crescimento econômico, aquecimento do mercado imobiliário, geração de renda) seria bem provável que encontraríamos um bom percentual de pessoas que adeririam à ideia de shopping, torres, hotéis e estacionamentos gigantescos. Essa aceitação de um modelo de urbanização corporativa está intrinsecamente relacionada ao papel desempenhado

pelos meios de comunicação de massa, que não encobrem tão densamente sua visão ideológica a respeito de tais projetos para a cidade, como já nos referimos neste trabalho. Determo-nos aqui aos que pretendem uma urbanização menos predatória e mais humana, alternativa àquela majoritariamente comprometida com a lógica fundamentalmente capitalista.

O movimento que congrega distintas associações sejam elas profissionais, coletivos, grupos acadêmicos, de moradores e está na frente da luta e da mobilização popular atende pelo nome de Cais Mauá de Todos. A mobilização em torno deste movimento se mostra contestadora ao “projeto oficial” e se propõe como agente do fazer urbano ao trazer outras concepções ao modelo de urbanismo, reunidas no projeto Manifesto Mauá, já detalhado neste mesmo trabalho. Este movimento nasce motivado pela ação de um coletivo chamado Defesa Pública da Alegria que tem como característica a ocupação de lugares públicos promovendo a discussão a respeito do uso dos espaços públicos na cidade. Em 2014 uma das ações do coletivo convidava à ocupação do espaço com o nome de “Ocupa Cais Mauá” em virtude de este ter não ter sido aberto na Feira do Livro do mesmo ano, um dos raros eventos anuais onde era possível usufruir do lugar, marcando assim o fechamento definitivo daquele espaço a população e a apropriação de um grupo consorciado sobre o local. A partir de então, criado o movimento Cais Mauá de Todos (a Defesa Pública da Alegria continua a existir) notou-se a necessidade de atuar em outros âmbitos, além da ação popular de forma a dar mais amplitude as ações do grupo baseando-as em três âmbitos, como nos conta João Volino: as ações populares, que consistem nas atividades de ocupação do espaço público de modo a transmitir a ideia do grupo à população porto-alegrense; a ação política por meio do chamamento dos grupos de comunicação com a intenção de promover o debate a respeito da questão do Cais Mauá; e por fim, a ação jurídica que objetiva a mobilização dos órgãos fiscalizadores para as ilegalidades impregnadas desde o início do processo que pretende a “revitalização” do Cais Mauá. Em meio as ações que protagoniza, o movimento coloca como reivindicações o diálogo e a participação popular nas tomadas de decisões a respeito da orla da cidade, uma vez que se sentem pertencentes ao local e entendem o espaço, não só do Cais Mauá, como os outros setores da orla do Lago Guaíba como públicos, para todos os cidadãos. Para isso, como forma de atuação perante a sociedade porto alegrense, além da

divulgação do movimento por meio das redes sociais, o grupo propôs as intervenções urbanas (ação popular) para expor o projeto e torná-lo notável perante a cidade utilizando-se de dois lugares simbólicos neste contexto: um deles é a Praça Brigadeiro Sampaio e o outro é a Avenida Sepúlveda. A praça em questão é, no projeto da Cais Mauá do Brasil, lugar de conexão para o Cais, ou mais especificamente para o shopping que ali querem erguer, através de uma passarela. Já a Avenida Sepúlveda, à beira do pórtico central do Cais Mauá, tem esse caráter simbólico pela presença próxima às portas do espaço que poderia ser de uso público, mas que no momento atual é negligenciado à população.

Figura 17. Ação popular do Movimento Cais Mauá de Todos na Avenida Sepúlveda



Autor: Tiago Moschen

Entendemos que ao redor do mundo são muitos os movimentos que de alguma forma tentam resistir à homogeneização capitalista do fazer urbano através de propostas alternativas. Entretanto, sabe-se que tais movimentos não se constituem como projetos homogêneos que tenham como escopo derrubar a ordem capitalista no modo de produzir o urbano. Embora, é possível ver em muitos deles outra perspectiva de fazer a cidade, voltada esta, mais para os cidadãos de um modo mais abrangente, e não restritamente para aqueles mais beneficiados economicamente. Desse modo, estas ações conseguem (quando conseguem) no

máximo frear o ímpeto empreendedor de construir baseado do grande capital, direcionando-o, mas não suplantando-o.

Uma experiência que pode nos dizer a respeito da participação popular no direcionamento dos recursos da cidade e no seu planejamento urbano foi criada na própria Porto Alegre em 1989. O Orçamento Participativo, instaurado quando da administração do Partido dos Trabalhadores (1989 – 2004), consistia em um “modelo de gestão urbana baseado na participação popular e que visava à reversão de prioridades por parte do governo local” quanto ao direcionamento dos recursos públicos e investimentos, das áreas nobres e valorizadas àquelas periféricas, desprovidas materialmente (SOARES et al, 2015). Este foi o modelo encontrado à época objetivando uma maior democratização de pelo menos parte do montante público.

Para Marcelo Lopes de Souza (2008) em sua análise sobre o caso, o papel do “ativismo de bairro” aliado a “permeabilidade à participação popular pelas forças políticas que assumiram a prefeitura em 1989 e a sua disposição concreta em delegar poder à sociedade civil no que tange à elaboração do orçamento” foram os principais fatores, que conjugados deram a possibilidade do surgimento do Orçamento Participativo na capital gaúcha. Sobretudo após 2001, ano da realização do primeiro Fórum Social Mundial na cidade, o Orçamento Participativo irradiou-se a nível mundial, embora “a influência de Porto Alegre começou muito cedo, já na década de 90, com a adoção em Montevideu, de um esquema baseado no Orçamento Participativo porto-alegrense”. (SOUZA, 2008, pg.440). Porém, o mesmo autor vê um contraste ao qual chama de desapontador ao analisar o Conselho Municipal do Plano Diretor Urbano e Ambiental (CMDUA). Diferentemente da composição do Conselho do Orçamento Participativo (COP) que se compunha essencialmente dos delegados da sociedade civil, representante do sindicato dos municipais, representante da federação da associação de moradores e dois representantes do Estado, o CMDUA tem em sua bancada um terço de representação estatal, um terço de entidades profissionais e empresariais e por fim, um terço de representantes das Regiões de Gestão do Planejamento, sendo estes os mais próximos dos interesses “comunitários”. Assim, o autor conclui que há um notável descompasso entre os instrumentos de planejamento e afirma que a composição do CMDUA, ao ser instituído e aprovado “traí um compromisso, com no

máximo certa parceria entre Estado e sociedade civil, e não com uma verdadeira delegação de poder, como ocorre com o orçamento participativo do mesmo município” (SOUZA, 2008, pg. 471).

Fato este que nos utilizamos aqui para enfatizar a questão dual do Estado em seu agir quanto ao fazer urbano. Ao mesmo tempo em que há um caráter decisório pela população da destinação de parte dos recursos através da delegação de poder parte do Estado, onde o conselho é formado em um processo de disputa e diálogo, o conselho referente às decisões do Plano Diretor não propicia o mesmo cenário, sendo um espaço político de “cadeiras cativas”, em que a aliança entre poder público e empresariado pode-se sobrepor facilmente à representação popular (SOUZA, 2008).

Portanto, o interesse da população civil organizada passa pela possibilidade de participar das decisões que decidem sobre a moldagem do espaço urbano ao manifestar politicamente e reivindicar, na condição de cidadãos, um espaço público à qual se sente pertencente e que nele desenvolve o caráter político que o caracteriza. Assim, encontramos em Don Mitchell (*apud* HARVEY, 2012) uma afirmação que dá suporte a ideia com a qual se concorda, no contexto dos movimentos e suas ações:

Se o direito à cidade é um grito e uma exigência, então este grito só é escutado e esta exigência somente possui força se há um espaço a partir do qual e no qual este grito é audível e esta exigência, visível. No espaço público – na esquina das manifestações – as organizações políticas podem se representar para uma população mais ampla e essa representação confere aos gritos e demandas alguma força. Ao reivindicar o espaço público, os grupos sociais tornam-se eles próprios públicos (MITCHELL, 2003 *apud* HARVEY, 2012).

5.4 OS ESPAÇOS DO EMBATE: A CIDADE COMO ARENA POLÍTICA

Os embates políticos se dão tanto nas manifestações de ocupação dos espaços da cidade quanto na própria “adoção” por meio publicitário destes mesmos espaços por uma empresa. Houve momentos, entretanto, que os agentes de interesses opostos se colocaram “frente a frente” na disputa política. Destacamos dois deles:

O primeiro foi a audiência pública, em que foi apresentado o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Cais Mauá. Realizado no Clube de Regatas Grêmio Náutico União, no bairro Moinhos de Vento. A audiência serviu para mostrar quem de fato é o empreendedor e o que ele pretende quanto à “revitalização” do Cais Mauá. A segurança privada, em um clube privado localizado no tradicional reduto da elite porto-alegrense dava a impressão de uma tarefa complicada para os movimentos contestatórios ao projeto, uma vez que parecia cumprir-se ali uma mera formalidade exigida legalmente (apresentação do EIA / RIMA). A audiência em si, foi uma verdadeira batalha, travada aos gritos, vaias e aplausos. Algumas considerações importantes: a figura do poder público estava representada pelos secretários do Meio Ambiente e de Urbanismo. Após uma breve identificação de seus cargos, em algum momento afirmaram estar ali apenas para ouvir os questionamentos sobre o projeto do Cais Mauá de forma a adequar os interesses de ambas as partes (a tal da neutralidade estatal já debatida anteriormente) e nada mais se ouviu de ambos. Os empreendedores e os setores beneficiados com o projeto sentaram a frente, isolados do “povo” por uma faixa amarela e preta, dessas que indicam uma limitação, um aviso, um lugar a não ser transpassado. Apresentado o projeto, que sofreu inúmeros questionamentos quanto à parte técnica, estes saíram em defesa colocando o discurso da prosperidade econômica, geração de empregos e garantia de renda como os motivadores da questão, como já era de se esperar. Por fim, os cidadãos - com as mais diversas motivações, entretanto era notório que boa parte daqueles era contra o projeto apresentado - sentados atrás do “cordão de isolamento” e nas arquibancadas do ginásio fizeram seus questionamentos quando aberto o espaço para tal; assim como vaiaram e gritaram muito quando apresentado o projeto.

Cada um fez seu papel político dentro do esperado, mas ficou evidente que a manifestação popular em defesa de outro tipo de espaço que não o proposto pelo setor empresarial deu as caras e se mostrou disposta a não perder esta batalha.

Figura 18. Audiência pública do projeto para o Cais Mauá.



Autor: Tiago Moschen

O segundo caso é do Pontal do Estaleiro Só, o qual teve embate político bastante intenso. Primeiramente, recordemos que a área (Ponta do Melo) que abrigava o falido Estaleiro Só foi levada a leilão e arrematada pela SVB Participações pelo valor de 7,2 milhões de reais em 2005 (BONES, 2009; COSTA, 2014). Inicialmente o projeto para o local tinha o objetivo de construir na área edificações de uso comercial e residencial. Entretanto, o uso da área da orla para fins de residência não é permitida pelo Plano Diretor em vigor. Houve então uma acirrada discussão na Câmara de Vereadores onde inicialmente foi aprovado o uso do terreno para o uso residencial (TIMMERS, 2011, COSTA, 2014). Contudo, após a pressão popular por meio de uma série de manifestações contrárias ao projeto o prefeito na época, José Fogaça (PMDB), optou por convocar uma consulta pública, na qual a população porto alegreense decidiria sobre a questão. A pergunta feita à população foi:

"Além da atividade comercial já autorizada pela Lei Complementar nº 470, de 02/01/2002, devem também ser permitidas edificações destinadas à atividade residencial na área da Orla do Guaíba onde se localiza o antigo Estaleiro Só?"

Algumas considerações sobre o evento merecem destaque: nota-se claramente que a pergunta não foi sobre o projeto e sua validade em si mesmo, mas sim sobre o uso residencial, já colocando como certo o uso comercial, sem a possibilidade de escolha pela população sobre a qualidade do espaço a ser constituído. Assim mesmo, o resultado da consulta popular, realizada em 23 de agosto de 2009, foi o “não”; mais de 80% dos eleitores votantes decidiram por vetar o uso residencial no local. A consulta popular foi, neste caso, um importante instrumento que democratizou de alguma forma a participação relativa à construção do espaço urbano em que foi mantida a proibição do uso residencial. Contudo, não é possível afirmar que a população pautou por completo a proposta de projeto para o local pelo fato de que a pergunta conferida já decidia sobre um dos usos para área. Este fato, obviamente, não tira o mérito da pressão dos setores populares que resultou na própria consulta; esta, porém, já direcionada pelo poder público em sua elaboração. O outro aspecto refere-se à nítida aproximação de segmentos do setor privado junto ao poder público local, quando bem se sabe que em maio de 2006 o prefeito na época, José Fogaça, recebeu o diretor presidente da SVB Participações e Empreendimentos, Saul Veras Boff, o diretor do Grupo Maggi, Fischel Baril e o arquiteto Jorge Debiagi, que na ocasião apresentaram um esboço de projeto para a Ponta do Melo (BONES, 2009). Essa conjunção de acontecimentos deixou bastante claro que há um forte interesse do setor empresarial em cooptar representantes do poder público porto-alegrense de modo mudar os meios institucionalizados a seu favor (TIMMERS, 2011). Essa intervenção pretendida afeta diretamente a qualidade da orla enquanto espaço público, beneficiando apenas uma parcela restrita da população.

No desenrolar do jogo de forças atuantes na produção do espaço urbano na orla do Guaíba, vemos a mobilização popular bastante combativa, disputando de fato o espaço nas arenas políticas da cidade, nos espaços de confronto e oposição de ideias, onde a voz da população pode ser ouvida diretamente tanto pelos agentes públicos quanto os representantes dos grupos privados. A recusa

deste modelo proposto de “cidade-ideal” através dos espaços-mercadoria confere um sentido crítico à contestação das representações dominantes, tal como aborda Sánchez:

Os movimentos sociais urbanos, em suas lutas e conquistas, demonstram a capacidade de participar dessa luta simbólica ao criar um ideário de cidade, de representação de cidade que disputa o “pensamento hegemônico” sobre a mesma. Alternativas críticas podem ser também formuladas pelas várias correntes no âmbito do denominado pensamento crítico. Pensamos que o campo da produção simbólica, da cultura e da imagem, relacionados dialeticamente com a produção material das cidades, adquirem hoje centralidade no confronto do pensamento crítico com o projeto hegemônico de cidade (SÁNCHEZ, 2003, pg. 141)

Efetivamente no que se refere à orla do Guaíba, nada foi conquistado ainda pelos movimentos populares. Trata-se somente do início das disputas no âmbito deste local. A certeza é que há uma organização estruturada a partir de grupos da sociedade civil disposta a repensar a cidade ao contestar o modelo hegemônico de produção do espaço por meio da luta política que se efetiva, tanto na ocupação do espaço público quanto na ocupação das arenas de embate entre os agentes envolvidos no processo.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para finalizar a análise alguns breves apontamentos merecem ser feitos a título de conclusão. Em linhas gerais concluímos que a orla do Guaíba se caracteriza no atual momento como alvo da reestruturação urbana, promovida no âmbito da produção do espaço urbano pelas relações capitalistas de produção, destinada ao consumo do espaço (SÀNCHEZ, 2003). No que depender do caráter do poder público porto-alegrense quanto ao seu comprometimento com o setor empresarial, este será o caminho tomado. Alguns fatos que vem a corroborar esta afirmação são: a mudança do regime urbanístico na área do Cais Mauá pela lei 638 de 2010, permitindo as torres de 100 metros de altura, visualizando já o projeto a ser empreendido na antiga zona portuária; o caso do Pontal do Estaleiro Só e a venda do terreno, e posteriormente a urgência de aprovar um projeto que contrariaria as leis municipais e que terminou em uma consulta popular; por fim, a “revitalização” do trecho entre o Gasômetro e a rótula das cuias, cedido a um consórcio empresarial, cujo custo ultrapassa os 60 milhões. Lembra-se aqui que por duas vezes neste ano (julho e outubro) o nível do Guaíba subiu a ponto de inundar a área, que se já revitalizada estivesse, teria sofrido grande danos. Os próprios estudos realizados no âmbito do poder público municipal apontavam as tendências e direções para os projetos e obras em questão. Porto Alegre busca assim renovar-se como espaço no sentido de favorecer a reprodução do grande capital, querendo mostrar-se dinâmica economicamente ao pretender um modelo de urbanismo conectado a outras cidades do mundo, no qual se favorecem sobretudo os grupos privados.

Verifica-se em oposição a esse processo, a resistência por parte dos movimentos civis organizados que chamam à discussão sobre espaço público na cidade e seu uso atual. Na reestruturação produtiva do capitalismo o espaço é moldado às necessidades de acumulação, tendo como reflexo deste processo na cidade um número maior de fragmentos que está sujeito à privatização, à normatização, mediação do acesso ao espaço pelo mercado. Assim, a luta política, organizada por meio de diversas representações da sociedade, nos espaços públicos da cidade se constitui em um convite à reflexão sobre o papel deste espaço

e as implicações dos processos que tendem a cerceá-los, transformando-se em movimentos de grande importância pelo caráter contestatório ao disputar o espaço com o pensamento hegemônico.

Por fim, destaca-se que no processo está muito mais presente o caráter de configuração do espaço para a reprodução do capital do que para uma demanda populacional que de fato melhore as condições em um âmbito específico no local. A ação estatal nesse sentido é preponderante para a inserção de tal modelo de empreendimento, que encontrará oposição nos setores preocupados com um modelo alternativo, que construa um espaço público pautado na convivência entre os diferentes.

BIBLIOGRAFIA

ALLET, Marcelo (coord.). *Relatório Orla: Condições atuais, possibilidade e instrumentos para a qualificação urbana e o resgate da orla de Porto Alegre*. 2006.

ALVES, Gloria. *Transformações e resistências nos centros urbanos*. IN: CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org.). *Crise Urbana*. São Paulo: Editora Contexto, 2015.

BAKOS, Margaret Marchiori. *Porto alegre e seus eternos intendentess*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996.

BARCELLOS, Tania; MAMMARELLA, Rosetta; KOCH, Mirian. *Tipologia socioespacial de Porto Alegre – 1980/1991*. IN: VERDUM, Roberto; BASSO, Luis Alberto; SUERTEGARAY, Dirce Maria. *Rio Grande do Sul: Paisagens e Territórios em transformação*. 2ª ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS , 2012.

BOHRER, Maria Dalila. *O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. Programa de Pesquisa e Pós – Graduação em Arquitetura, Porto Alegre, BR – RS, 2001.

BONES, Elmar. *Pontal do Estaleiro (4) – Primeiro comprador do terreno desistiu*. Jornal Já. Porto Alegre, 5 de maio de 2009. Disponível em: <http://jornalja.com.br/pontal-do-estaleiro-primeiro-comprador-do-terrenodesistiu-4/>

BRANCO FILHO, Cícero Castelo. *A orla do Lago Guaíba no município de Porto Alegre – RS: análise ambiental urbana e proposta de revitalização*. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós Graduação em Geografia, Porto Alegre, BR-RS, 2005.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A reprodução da cidade como “negócio”*. IN: CARLOS, Ana Fani Alessandri, CARRERAS Carles (org). *Urbanização e Mundialização: estudos sobre a metrópole*. São Paulo: Editora Contexto, 2005.

CASTRO, Iná Elias de. *Geografia e Política: território, escalas de ação e instituições*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

CAIS MAUÁ DE TODOS, *Manifesto Mauá: uma costura urbana no centro de Porto Alegre*, 2015. Disponível em: www.facebook.com/caismauadetodos/timeline.

CORREA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989.

COSTA, Letícia. *Construção de torre comercial na área do antigo Estaleiro Só segue sem data para começar*. Zero Hora. Porto Alegre, 11 de setembro de 2014.

Disponível em: zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2014/09/construcao-de-torre-comercial-na-area-do-antigo-estaleiro-so-segue-sem-data-para-comecar-4595553.html

GAMALHO, Nola Patrícia. *Remover para promover: espaço concebido e representações do espaço no bairro Restinga – Porto Alegre/RS*. Geographia / UFF, Rio de Janeiro, v. 12, n. 23, p 61-84, 2010.

GOMES, Paulo César da Costa. *A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand, 2002.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. *Espaços de Esperança*. 4ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2011.

_____. *O espaço como palavra-chave*. Geographia / UFF, Rio de Janeiro, v. 14, n. 28, p 8-39, 2012.

KNIJNIK, Roberto. *Energia e meio ambiente em Porto Alegre: bases para o desenvolvimento*. Porto Alegre: DMAE, 1994.

LAHORGUE, Mario Leal; CABETTE, Amanda. *A cidade e a Copa do Mundo: projetos e transformações urbanas em Porto Alegre – Brasil*. EURE / Pontificia Universidad Catolica de Chile. Santiago: vol. 39, n. 117, p. 5-24, 2013.

LOJKINE, Jean. *O estado capitalista e a questão urbana*. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MAGS, Andre. *Piratini analisa contrato do Cais Mauá, e rescisão não é descartada*. Disponível em: zerohora.clicrbs.com.br/rs/porto-/alegre/noticias/2015/05/piratini-analisa-contrato-do-cais-maua-e-rescisao-nao-e-descartada. Acessado em: 13/05/2015.

MARX, Karl; ENGELS, Friederich. *A Ideologia Alemã*. São Paulo: Martin Claret, 2006.

MENEGAT, Rualdo; KIRCHHEIM, Roberto Eduardo. *Lagos, rio e arroios: as águas doces da superfície*. IN: MENEGAT, Rualdo (coord. geral). Atlas Ambiental de Porto Alegre. 3ª ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2006.

MINISTERIO DO PLANEJAMENTO, Medida Institucionais e Econômicas, 2015. Disponível em: www.pac.gov.br/sobre-o-pac/medidas

MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre: urbanização e modernização*. A construção social do espaço urbano. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

MUZZEL, Paulo. *Cais Mauá e Pontal: dos projetos polêmicos*. Disponível em: www.sul21.com.br/jornal/cais-maua-e-pontal-dos-projetos-polemicos/. Acessado em: 14/08/2015.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Perspectivas da urbanização mundial*, 2014. Disponível em: esa.un.org/unpd/wup

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental*. 2010.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo. Editora Contexto, 1993.

RIBEIRO, Wagner. *Cidades ou sociedades sustentáveis?* IN: CARLOS, Ana Fani Alessandri, CARRERAS Carles (org). *Urbanização e Mundialização: estudos sobre a metrópole*. São Paulo: Editora Contexto, 2005.

SÁNCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Editora Argos, 2003.

SANTOS, Milton. *A economia espacial*. 2ª ed. São Paulo: Edusp, 2003.

_____. *A natureza do espaço*. 4ª ed. 7ª reimpressão. São Paulo: Edusp, 2012.

_____. *A urbanização brasileira*. 5ª ed. 2ª reimpressão. São Paulo: Edusp, 2009.

_____ ; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: BestBolso, 2011.

SCIFONE, Simone. *Cultura e Problemática Urbana*. IN: CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org.). *Crise Urbana*. São Paulo: Editora Contexto, 2015.

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL. *Diretrizes do desenho urbano para a orla central*. Grupo de Trabalho Orla. ALLET, Marcelo (coord). 2010.

SERPA, Angelo. *O Espaço Público na cidade contemporânea*. São Paulo. Editora Contexto. 2007.

SILVA, Rosiele Melgarejo. “*Não vai ter Copa!*”: o espaço público no campo da disputa da Copa do Mundo. IN: SOARES, Paulo Roberto Rodrigues (Org.). *Porto Alegre: os Impactos da Copa do Mundo 2014*. Porto Alegre: Deriva, 2015.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. *A Copa do Mundo de 2014 e a Reestruturação Urbana em Porto Alegre: o megaevento em três tempos*. IN: SOARES, Paulo Roberto Rodrigues (Org.). *Porto Alegre: os Impactos da Copa do Mundo 2014*. Porto Alegre: Deriva, 2015.

_____ et al. *Metropolização e Megaeventos: impactos da Copa do Mundo no espaço urbano e na gestão urbana de Porto Alegre*. IN: SOARES, Paulo Roberto Rodrigues (Org.). *Porto Alegre: os Impactos da Copa do Mundo 2014*. Porto Alegre: Deriva, 2015.

SOUZA, Célia Ferraz; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua Evolução Urbana*. 2ª ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

SOUZA, Felipe Silveira. *O espaço público contemporâneo: a complexidade vista a partir de parques urbanos de Porto Alegre*. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós Graduação em Geografia, Porto Alegre, BR-RS, 2008.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

TIMMERS, Juliano da Costa Machado. *Análise das 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 (mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós Graduação em Geografia, Porto Alegre, BR-RS, 2011.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. 2ª ed. Studio Noble: FAPESP: Lincoln Institute, 2005.

ANEXO

LEI COMPLEMENTAR Nº 638, DE 4 DE MARÇO DE 2010.

Estabelece regras para a utilização da área do Cais Mauá e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu, no uso das atribuições que me confere o inciso II do artigo 94 da Lei Orgânica do Município, sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º Ficam estabelecidas, nos termos desta Lei Complementar, regras para a utilização da área do Cais Mauá.

Art. 2º No Cais Mauá, serão implantados:

I – centro de educação ambiental permanente voltado à disponibilização de informações sobre o monitoramento das águas do lago Guaíba e ecossistemas associados;

II – centro de convenções e museu de tecnologia, composto de espaço para feiras, auditório e salas de conferências e treinamentos, dotados de infraestrutura tecnológica;

III – espaço específico para o ensino, o fomento e a divulgação de inovação, ciência e tecnologia e a incubação de empreendimentos de base tecnológica,

incluindo os agentes responsáveis pela articulação desses temas;

IV – centro de referência do artesanato; e

V – na extensão que o abrange, pontos de embarque e desembarque de passageiros de barcos turísticos, com a devida infraestrutura e local para compra e venda de bilhetes para os passeios.

§ 1º O centro referido inc. IV do “caput” deste artigo destinar-se-á à realização de atividades relacionadas com a produção artesanal, tais como:

I – oficinas;

II – demonstrações de técnicas; e

III – exposições.

§ 2º O centro referido no inc. IV do “caput” deste artigo conterà espaço suficiente para a realização das atividades referidas no § 1º deste artigo, bem como para sua administração, que ficará sob responsabilidade do Sindicato dos Artesãos do Estado do Rio Grande do Sul.

§ 3º Dentre os pontos referidos no inc. V do “caput” deste artigo, fica incluído 1 (um) na área da Usina do Gasômetro.

§ 4º Para o ponto de embarque e desembarque de passageiros de barcos de turismo existente na área do Cais Mauá, será implementada a infraestrutura e considerado 1 (um) local adequado para compra e venda de bilhetes para passeios.

Art. 3º No Cais Mauá, ficam assegurados:

I – espaço para a instalação de terminal de passageiros para transporte hidroviário coletivo através do lago Guaíba;

II – percentual de utilização dos espaços de seus armazéns para ações

coletivas, eventos como feiras e, dentre outras manifestações culturais, artísticas ou esportivas, a constituição de um centro referencial de leitura;

III – preservação dos trilhos ferroviários de bondes e do calçamento de composição granítica existentes no local;

IV – junto ao terminal hidroviário existente, ou em outra área a ser definida, espaço para operação de barcos de turismo e passeio, com área em terra para a operacionalização dos serviços, cujos custos serão negociados com o consórcio vencedor;

V – ponto de embarque e desembarque de passageiros de barcos de turismo em local próximo ao portão central da área do Cais Mauá, a ser revitalizada com infraestrutura de terra adequada e o fornecimento de água, luz e sala apropriada para a recepção de passageiros e a venda de bilhetes; e

VI – manutenção do ponto de embarque e desembarque de passageiros de barcos de turismo já existente na área do Cais Mauá.

Parágrafo único. O percentual referido no inc. II deste artigo será definido em edital.

Art. 4º Toda e qualquer construção na área do Cais Mauá será recuada da linha d'água em, no mínimo, a distância que os armazéns localizados na Subunidade 04 da Unidade de Estruturação Urbana (UEU) 02 da Macrozona (MZ) 01 guardam dessa linha.

Art. 5º Todos os projetos urbanísticos para a área do Cais Mauá deverão prever a continuidade da realização da Feira do Livro de Porto Alegre no local.

Art. 6º Os projetos e seus respectivos memoriais descritivos relativos ao Cais Mauá, bem como as edificações e seus espaços abertos, atenderão ao conceito de construção ambientalmente sustentável, observando os seguintes princípios:

I – qualidade ambiental interna e externa;

II – uso eficiente da energia, bem como de matrizes alternativas;

III - coleta seletiva, reciclagem, reutilização e redução dos resíduos sólidos;

IV – conservação, uso racional e reaproveitamento das águas;

V – aproveitamento das condições naturais locais;

VI – implantação e análise do entorno;

VII – inovação;

VIII – uso de materiais certificados e renováveis;

IX – paisagismo com espécies nativas;

X – gerenciamento dos resíduos da obra, incluindo segregação, reaproveitamento, reciclagem, transporte e destinação final; e

XI – previsão de acessos públicos e de ciclovia compatibilizados com o Plano Diretor Cicloviário Integrado.

Art. 7º Constituem diretrizes estratégicas para o Cais Mauá:

I – o estudo de ligação aérea ou em nível, vegetada sobre a Avenida Presidente João Goulart, integrando a Praça Brigadeiro Sampaio ao Cais Mauá;

II – a possibilidade de conexão para acesso de pedestres entre o Centro Popular de Compras e o Projeto Cais Mauá; e

III – a criação do equipamento público “ Centro da Juventude – Laboratório de Desenvolvimento da Criatividade e Empreendedorismo em Cultura, Esporte e Inovação ” para 1 (uma) área do Cais Mauá.

§ 1º O equipamento público referido no inc. III do “ caput ” deste artigo

consistirá em 1 (um) espaço destinado especialmente à juventude portoalegrense e gaúcha, com acesso universal aos cidadãos em geral e com a missão de realizar trabalhos de resgate, prevenção e inclusão social, por meio de atividades de cultura, arte, esporte, lazer, formação profissional e cidadã, inclusão digital, fomento ao empreendedorismo e à inovação.

§ 2º O equipamento público referido no inc. III do “caput” deste artigo será localizado em 1 (um) dos prédios dos antigos armazéns do Cais Mauá.

§ 3º A gestão do equipamento público referido no inc. III do “caput” deste artigo será realizada conforme regimento a ser elaborado pelo Executivo Municipal e submetido à aprovação da Câmara Municipal de Porto Alegre, nele constando obrigatoriamente a coordenação compartilhada e paritária entre o Executivo Municipal e entidades com envolvimento comprovado nas áreas de atuação desse equipamento público.

Art. 8º Ficam alterados os limites das Subunidades 01 e 02 na UEU 02 da MZ 01, conforme Anexo desta Lei Complementar.

Art. 9º Fica definido o seguinte regime urbanístico para a Subunidade 02 da UEU 02 da MZ 01, conforme Anexo desta Lei Complementar:

I – Densidade: 335 hab/ha e 110 econ/ha;

II – Grupamento de Atividade: Mista 03, código 07 do Anexo 5. 1 da Lei Complementar nº 434, de 1º de dezembro de 1999 – Plano Diretor de Desenvolvimento

Urbano Ambiental (PDDUA) –, e alterações posteriores;

III – Índice de Aproveitamento: $IA = 1,9 + IAA$;

IV – Regime Volumétrico – Alturas: $H1 = 0,00m$ (área não edificável), $H2 =$ prédios tombados/inventariados e $H6 = 100,00m$ (condicionada à observância

do Plano Específico de Proteção do Aeroporto Internacional Salgado Filho); e

V – Regime Volumétrico – Taxa de Ocupação: $TO2 = 75\%$.

Art. 10. Ficam criadas as Subunidades 04 e 05 na UEU 02 da MZ 01, conforme Anexo desta Lei Complementar.

Art. 11. Fica definido o seguinte regime urbanístico para a Subunidade 04 da UEU 02 da MZ 01, conforme Anexo desta Lei Complementar:

I – Densidade: 70 hab/ha e 20 econ/ha;

II – Grupamento de Atividade: Mista 03, código 07 do Anexo 5. 1 da Lei Complementar nº 434, de 1999, e alterações posteriores;

III – Índice de Aproveitamento: $IA = 0,5 + IAA$;

IV – Regime Volumétrico – Alturas: $H1 = 0,00m$ (área não edificável), $H2 =$ prédios tombados/inventariados e $H3 = 6,70m$ (base dos oitões dos armazéns); e

V – Regime Volumétrico – Taxa de Ocupação: $TO1 = 40\%$.

Art. 12. Fica definido o seguinte regime urbanístico para a Subunidade 05 da UEU 02 da MZ 01, conforme Anexo desta Lei Complementar:

I – Densidade: 140 hab/ha e 40 econ/ha;

II – Grupamento de Atividade: Mista 03, código 07 do Anexo 5. 1 da Lei Complementar nº 434, de 1999, e alterações posteriores;

III – Índice de Aproveitamento: $IA = 1,0 + IAA$;

IV – Regime Volumétrico – Alturas: $H1 = 0,00m$ (área não edificável), $H4 = 14,00m$ (base) e $H5 = 14,00m$ (base) + $18,00m$ (corpo) = $32,00m$ (total); e

V – Regime Volumétrico – Taxa de Ocupação: TO2 = 75% no corpo e 90% na base.

Art. 13. Relativamente ao disposto nos arts. 9º, inc. II, 11, inc. II, e 12, inc. II, desta Lei Complementar, não há limitação de porte para o entretenimento

noturno, e ficam vedados:

I – templos e locais de culto em geral;

II – comércio atacadista em geral;

III – Serviços de Interferência Ambiental de Nível 3;

IV – instalação de indústrias poluentes ou com potencial efeito poluidor;

e

V – uso residencial.

Art. 14. Quanto aos afastamentos de altura das edificações na área do Cais Mauá, deverá ser observado, no zoneamento H5, o afastamento mínimo frontal do corpo de 4, 00m (quatro metros) em relação ao alinhamento da Avenida Presidente João Goulart.

Parágrafo único. Fica vedado o balanço de 1, 20m (um vírgula vinte metro) da edificação sobre o recuo de altura estabelecido no “caput” deste artigo e no zoneamento H1.

Art. 15. A aplicação do índice de aproveitamento e da taxa de ocupação na área do Cais Mauá dar-se-á com a utilização plena dos dispositivos de controle da edificação no imóvel, sem doação de áreas para o sistema viário e equipamentos públicos comunitários.

Art. 16. Na área do Cais Mauá, o elemento morfológico conceituado como Volume Superior na Lei Complementar nº 434, de 1999, e alterações posteriores, será objeto de análise específica, com intuito de integrá-lo ao corpo da edificação, cuja avaliação ficará a critério do Sistema Municipal de Gestão do Planejamento (SMGP).

Art. 17. Os regimes urbanísticos estabelecidos nesta Lei Complementar para as Subunidades 02, 04 e 05 da UEU 02 da MZ 01 vigorarão até o dia 31 de dezembro de 2012, sendo assegurada aos investidores que licenciarem e iniciarem suas obras a utilização dos respectivos índices.

Parágrafo único. Nos primeiros 90 (noventa) dias de 2013, o Executivo Municipal enviará à Câmara Municipal de Porto Alegre projeto que estabeleça os critérios de atualização desta Lei Complementar, com a manutenção, a modificação ou a revogação dos índices nesta Lei Complementar contidos.

Art. 18. O Município de Porto Alegre não responderá por perdas e danos ocorridos na área do Cais Mauá decorrentes de inundações ou fechamento das comportas do dique.

Art. 19. Os atos de aprovação ou licenciamento dos projetos arquitetônicos conterão advertência sobre o fato de o Cais Mauá tratar-se de empreendimento localizado fora do Sistema de Proteção Contra Cheias do Município de Porto Alegre e, por isso, estar sujeito a inundações.

Art. 20. Todos os demais dispositivos, conceitos e padrões urbanísticos não especificados nesta Lei Complementar deverão observar o disposto na Lei Complementar nº 434, de 1999, e alterações posteriores, bem como as diretrizes urbanísticas e ambientais estabelecidas pelo Município de Porto Alegre.

Art. 21. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 4 de março de 2010.

José Fogaça,
Prefeito.

Marcelo Gularte,
Secretário do Planejamento Municipal,
em exercício.

Registre-se e publique-se.

Clóvis Magalhães,
Secretário Municipal de Gestão e
Acompanhamento Estratégico.