



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

ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE

**LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ:
um caso de *marketing* urbano?**

**PORTO ALEGRE
2018**

ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE

**LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ:
um caso de *marketing* urbano?**

Dissertação a ser apresentada no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño

PORTO ALEGRE

2018

CIP - Catalogação na Publicação

dos Santos Bloise, Arthur Gustavo
LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS
MAUÁ: um caso de marketing urbano? / Arthur Gustavo
dos Santos Bloise. -- 2018.
236 f.
Orientador: Oscar Sobarzo.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, Instituto de Geociências,
Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre,
BR-RS, 2018.

1. Cais Mauá. 2. Marketing Urbano. 3.
Revitalização. 4. Espaço urbano. 5. Planejamento
Urbano. I. Sobarzo, Oscar, orient. II. Título.

ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE

**LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ:
um caso de *marketing* urbano?**

Dissertação a ser apresentada no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigo Soares (POSGEA/UFRGS)

Profa. Dra. Tania Marques Strohaecker (POSGEA/UFRGS)

Profa.Dra. Heleniza Ávila Campos (PROPUR/UFRGS)

Suplentes:

Profa. Dra. Juçara Spinelli (UFFS/Campus Erechim)

Prof. Dr. Mario Leal Lahorgue (POSGEA/UFRGS)

Para minha mãe, Neusa Terezinha,
in memoriam.

AGRADECIMENTOS

Este desafio só foi possível graças ao incentivo e a confiança do professor Oscar Sobarzo na sua viabilidade e na possibilidade de que eu pudesse levá-lo adiante. Agradeço os seus ensinamentos, o incentivo, as cobranças e a paciência. Foi um percurso vibrante e enriquecedor, que me abriu muitas portas de entendimento sobre a temática em estudo e que me estimula a manter a paixão pelo tema das cidades, em particular, Porto Alegre.

À Universidade Federal do Rio Grande do Sul, “minha segunda casa” e a todos os professores do Departamento de Geografia: meu reconhecimento pelo qualificado trabalho do dia-a-dia, construindo e levando adiante o ensino e a ciência no Brasil.

Aos profissionais e representantes das instituições públicas e privadas que, de diversas formas, possibilitaram com seu trabalho o enriquecimento desta pesquisa.

A todos os que contribuíram direta ou indiretamente, através das entrevistas, fotos, imagens, sugestões, comentários, conversas e mensagens. Aos que me incentivaram das mais diversas formas durante este percurso: muito obrigado!

Aos colegas de trabalho, por compreenderem minha ausência para as aulas e a pesquisa, em especial à minha chefia, Denise Simanke.

Aos meus pais e toda a minha família. À minha irmã Michele Bloise e minha vó Julia Torres, pelos exemplos de perseverança.

Aos amigos Sávio Loguércio, *in memoriam*, Rosana Fogaça, Ricardo de Lorenzo, José Luís Rockenbach (Neco) e Carlos Vieira, sempre presentes na caminhada. Aos amigos de longa e recente jornada, é bom demais e fundamental a companhia.

À Tônia Duarte, companheira de toda a vida, de sonhos e projetos, sempre me apoiando e incentivando. Exigente e perfeccionista, plena de amorosidade, sempre me enchendo de carinho e compreensiva, em todo o sempre.

Aos nossos filhos Tainá, Tiago e Caíque, joias que a vida nos deu.



Figura 1 - Ancoradouro do Cais do Porto - Porto Alegre -
Foto: Guilherme Galarraga

*Muitas coisas são necessárias para
mudar o mundo:*

Raiva e tenacidade. Ciência e indignação,

A iniciativa rápida, a longa reflexão,

A fria paciência e a infinita perseverança,

*A compreensão do caso particular e a
compreensão do conjunto:*

*Somente as lições da realidade podem
nos ensinar a transformar a realidade.*

Bertold Brecht

RESUMO

O objetivo dessa dissertação é abordar o processo de revitalização da área do porto de Porto Alegre conhecida como Cais Mauá. Para tanto, foi realizada a contextualização histórica das propostas que pretenderam revitalizar o espaço do cais do porto, desde a década de 1980, perpassando diversas gestões municipais e estaduais. A realização do trabalho utilizou a linha de pesquisa Análise Territorial e os conceitos de espaço urbano, marketing urbano e empreendedorismo urbano, no propósito de entender a existência ou não do fenômeno de “*city marketing*” no projeto de revitalização em curso. Com efeito, objetivamos também a compreensão das práticas de gestão e planejamento urbano e seus impactos, como a transição dos modelos de gestão baseados nos instrumentos de participação popular como o Orçamento Participativo àqueles baseados nos projetos especiais urbanos, empreendedorismo urbano, planejamento estratégico e grandes projetos urbanos. Analisamos a documentação, publicações legais e artigos, reportagens e legislação sobre o processo de revitalização do Cais Mauá e realizamos entrevistas com os agentes públicos, poderes executivo, legislativo e judiciário, entidades associativas, personalidades e iniciativa privada envolvidos em sua implantação, apoio e críticos a este. Ao final, discutimos e analisamos o processo de definição do modelo a ser executado, sua vinculação com o marketing urbano e as consequências, bem como as possibilidades e limites de sua implantação.

Palavras-chave: Cais Mauá, Marketing Urbano, Revitalização, Empreendedorismo Urbano, Planejamento Urbano, Espaço Urbano.

ABSTRACT

The claim of this dissertation is to approach the process of revitalization of the area of the port of Porto Alegre as known as Mauá Quay. To do that, the historical contextualization of the proposals that attempted to revitalize the space of the dock of the port, since the 1980's, was carried out through various municipal and state administrations. The work was carried out using the Territorial Analysis research line and the concepts of urban space, urban marketing and urban entrepreneurship, in order to understand the existence or not of the phenomenon of "city marketing" in the current revitalization project. In fact, we also aimed at understanding the management practices and urban planning and their impacts, such as the transition from management models based on the instruments of popular participation such as the Participatory Budget to those based on special urban projects, urban entrepreneurship, strategic planning and major projects urban. We analyzed the documentation, legal publications and articles, reports and legislation on the revitalization process of Mauá Quay and conducted interviews with public agents, executive, legislative and judicial powers, associations, personalities and private initiative involved in its implementation, support and critics to this. In the final considerations, we discuss and analyze the process of defining the model to be executed, its linkage with urban marketing or "city marketing" and the consequences, as well as the possibilities and limits of its implementation.

Keywords: Mauá Quay, Urban Marketing, Revitalization, Urban Entrepreneurship, Urban Planning, Urban Space.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Ancoradouro do Cais do Porto - Porto Alegre	5
Figura 2 - HarborPlace, Baltimore	18
Figura 3 - Waterfront revitalizado, Boston	19
Figura 4 - Vista do Port Vell, Barcelona	20
Figura 5 - Estação das Docas, Belém, Pará.....	21
Figura 6 - Armazéns e guindastes do porto - Porto Alegre/RS.....	25
Figura 7 – Vista aérea do Prédio Administrativo do Porto, década de 50	26
Figura 8 - Etapas da análise das entrevistas	32
Figura 9 – Etapas da análise das entrevistas.....	32
Figura 10 - Localização de Porto Alegre	33
Figura 11 - Primeiro projeto de construção do Porto de Porto Alegre, 1899	35
Figura 12 - Mapa do projeto “Porto Alegre porto do mar” - Dragagem do Guaíba e Lagoa dos Patos, 1897	36
Figura 13 - Trapiche do porto antes, final do século XIX.....	37
Figura 14 - Tubulações para a construção dos canais e dragagem.....	37
Figura 15 - Enchente de 1941, o cais do porto e área central da cidade inundada...38	
Figura 16 - Construção do Muro da Mauá, início da década de 1970.....	39
Figura 17 - “Projeto Praia do Guaíba”	42
Figura 18 - Coluna de opinião no jornal Zero Hora, de 1987, sobre o projeto “Praia do Guaíba”	43
Figura 19 - “Abraço ao Guaíba”, protesto ao projeto Praia do Guaíba, 1988.....	44
Figura 20 - Manifestação contra o projeto “Praia do Guaíba”	45
Figura 21 - Informativo partidário sobre o Projeto “Porto dos Casais”.....	46
Figura 22 - Material de divulgação do projeto vencedor do concurso “Porto dos Casais”	47
Figura 23 - Projeto de revitalização e construção de marina pública e equipamentos de bar, restaurante e espetáculos pela empresa Dado Bier Pub	48
Figura 24 - Reportagem do Jornal Zero Hora, 2002, Humberto Trezzi	49
Figura 25 - Assinatura do contrato de revitalização do cais do porto	50
Foto 26 - Audiência Pública sobre o Projeto Cais Mauá	53
Figura 27 - Rodada do Orçamento Participativo, Porto Alegre.....	60
Figura 28 - Faixa na entrada de uma reunião do Orçamento Participativo	61

Figura 29 - Área do porto a ser revitalizada	73
Figura 30 - Relatório do TCE.....	75
Figura 31 - Planta com localização de bares e restaurantes.....	83
Figura 32 - Estudo arquitetônico de implantação da Faculdade de Administração da UFRGS.....	84
Figura 33 - Assinatura do contrato de início das obras de revitalização	85
Figura 34 - Dinheiro apreendido em escritório no RJ	86
Figura 35 - Fase 1: Limpeza geral dos armazéns (em vermelho) etanques subterrâneos de combustíveis e fertilizantes.....	88
Figura 36 - Fase 2 das obras de revitalização.....	89
Figura 37 - Projeto para os galpões - Setor Armazém - Prancha 03.05.....	90
Figura 38 - Projeto para os galpões - Setor Armazém – Detalhe	90
Figura 39 - Projeto <i>Shopping</i> - Setor Gasômetro - Prancha 02.05.....	91
Figura 40 - Apresentação do novo <i>shopping</i> previsto para a revitalização do Cais Mauá	92
Figura 41 - Jogos Pan-Americanos Rio 2007 - Rio de Janeiro-RJ	98
Figura 42 - Recuperação do Centro Histórico de Salvador - Salvador-BA.....	98
Figura 43 - Caminho Niemeyer - Niterói-RJ	99
Figura 44 - Prefeitura e comunidade resgataram linha férrea criando parque urbano elevado.....	109
Figura 45 - High Line em Nova Iorque	110
Figura 46 - Parque ao lado da Usina do Gasômetro - Arquivo pessoal, Lena Cavalheiro	122
Figura 47 - Serenata iluminada realizada pelo coletivo Ocupa Cais Mauá	127
Figura 48 - Planilha de Investimentos, EIA, Cais Mauá	129
Figura 49 - Águas do Guaíba avançam sobre área do antigo cais do porto	134
Figura 50 - Audiência pública sobre o cais Mauá.....	135
Figura 51 - Audiência do movimento Cais Mauá de Todos.....	137
Figura 52 - Mensagem do representante do Consórcio Cais Mauá, justificando a negativa em dar entrevista por motivos contratuais	139
Figura 53 - Manchete sobre o silêncio do consórcio e ausência em	140
audiência da Câmara de Vereadores.....	140
Figura 54 - Jornalista Paulo Germano expôs em texto no corpo da reportagem o comportamento do consórcio	141

Figura 55 - As questões evidenciadas nas falas de Domingos e Ana Marchezan ..	143
Figura 56 - Discursos dos vereadores entrevistados	145
Figura 57 - Possibilidades de entendimento enunciadas nas falas das entidades..	149

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 METODOLOGIA E PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE.....	27
3 A CONSTRUÇÃO DO PORTO DA CIDADE: sua “desativação” e o Edital de Revitalização.....	33
3.1 A revitalização: uma história de propostas, da revitalização da orla à revitalização do porto	40
4 A LÓGICA DA REVITALIZAÇÃO	57
4.1 Porto Alegre, dos Conselhos Populares e Orçamento Participativo ao empreendedorismo e gestão urbana de mercado.....	58
4.2 O consórcio-empendedor e o projeto	72
5 QUAL O MODELO DE CIDADE?	95
5.1 As cidades “espetáculo” na época da financeirização.....	95
5.2 Os “projetos” de cidade: do planejamento urbano às parcerias público-privadas.....	102
6 ORGANIZAÇÃO E RESISTÊNCIA NO PROCESSO DE REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ E O QUÊ AS ENTREVISTAS REVELAM.....	124
6.1 As entrevistas e as visões do processo de revitalização do Cais Mauá	138
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	153
REFERÊNCIAS.....	160
ANEXOS	172
Anexo A - Entrevistas	172
Anexo B - Termos de Compromisso	224

1 INTRODUÇÃO

Como produto da criação humana, as cidades guardam em si as marcas do trabalho e das vivências de quem as ergueu e transformou. Da mesma forma, as pessoas trazem memórias dos espaços vividos e dos lugares. A ideia para a elaboração do presente trabalho surgiu a partir de vivências com a orla do Guaíba, mais precisamente numa caminhada pela Avenida Beira-Rio. Hoje, além de uma importante via que assegura a mobilidade urbana, unindo a cidade, da zona sul ao centro histórico e vice versa, a mesma é utilizada como um espaço público de convivência e lazer para a população de Porto Alegre. A orla do Guaíba, o antigo espaço do porto, o Cais Mauá e os diversos parques e praças adjacentes formam um conjunto de equipamentos urbanos que possibilitam um convívio entre as pessoas e uma cidade mais humana.

Lembrei então, que quando o projeto de construção da Avenida Beira-Rio foi apresentado, nos idos dos anos 1980, este era um conjunto de propostas que previam torres de edifícios comerciais, *shopping center* e escritórios, além de outras construções. Um movimento organizado por diversas entidades, personalidades e cidadãos fez forte pressão junto aos órgãos competentes e modificou o projeto. Até mesmo a Avenida Beira-Rio era questionada, por estimular o tráfego de automóveis numa área que alguns queriam exclusivamente para lazer. Participei das mobilizações e lembro até hoje de um grande enfrentamento, físico inclusive, entre os que eram favoráveis e contrários ao projeto, junto ao lugar onde hoje é a avenida. Num destes momentos de disputa das visões sobre a proposta, quando falta uma mediação responsável que afirme as definições numa democracia, sobra espaço para o acirramento dos ânimos e a falta de consensos. O fato é que, do projeto original, a Avenida Beira-Rio foi a obra que vingou e o poder público teve que recuar diante da forte pressão popular nas outras questões. E a avenida, tão questionada pelos grupos organizados da sociedade civil, foi, com o tempo, adotada pela população de tal forma, que hoje é um lugar de celebração à convivência, ao lazer e à contemplação do Guaíba. Tornou-se um lugar de encontro dos porto-alegrenses. Tanto que, em parte, é fechada à circulação de veículos aos finais de semana, permitindo a prática de caminhadas e diversas outras atividades.

Esta lembrança me fez pensar sobre a proposta de revitalização da área do cais do porto de Porto Alegre, desde a sua parcial desativação. Lembrança que também evoca imagens dos idos dos anos 1970, quando era guiado pelas mãos de mãe e pai em passeios por um cais de porto em atividade e aberto às visitas. O cheiro de óleo dos navios, os grãos de soja perdidos entre as frestas dos paralelepípedos no chão e a luz intensa do sol, refletida nos vidros dos armazéns e principalmente, no majestoso vitral do pórtico de entrada.

Mais de trinta anos se passaram e um longo processo de debates e intenções de finalidades para o local se realizou desde então. De *lá prá cá*, ali, onde a cidade foi fundada e onde se construiu a partir do trabalho dos operários, homens e mulheres das mais diversas profissões, numa relação intensa com as águas que a banham, este espaço acabou tornando-se quase inacessível aos seus habitantes. Como se já não bastasse o muro que foi erguido e isola o porto, protegendo a cidade de inundações, as constantes mudanças nas ideias e propostas, além de atrasos nos procedimentos legais foram levando a solução para aquele espaço público a um interminável processo. Enquanto isso, a população da cidade distanciou-se do porto e já não tem a menor ideia do que ali se passa, para não falar das novas gerações que nunca tiveram a possibilidade de ali adentrar.

Para além dos aspectos afetivos e simbólicos, a motivação desta pesquisa é contribuir com os estudos acerca dos espaços públicos das cidades e suas requalificações na contemporaneidade. Cidades como Porto Alegre, detentoras de um sítio geográfico formidável, que é o fato de estar espraiada diante de um manancial de águas que é o delta do Jacuí e a formação do Guaíba, não pode se dar ao luxo de “estar de costas para o seu rio”, expressão comumente utilizada pelos porto-alegrenses, não muito otimistas em relação à recuperação do espaço do porto.

As aulas de graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul cimentaram a convicção de me aprofundar neste projeto sobre o cais do porto de Porto Alegre. Os debates em sala de aula e a riqueza teórica propiciada pelos estudos e pesquisadores indicados pelos professores do Departamento de Geografia da UFRGS acenderam a fagulha que nos trouxe até aqui. Portanto, que todo esse percurso de memórias, imagens, lembranças, realidade e teoria possa contribuir para a reflexão e debate de cidades mais humanas, espaços públicos qualificados e inclusivos, verdadeiros ambientes de solidariedade e convivência.

O objetivo da pesquisa que embasou esta dissertação foi compreender como o processo de revitalização do porto da cidade de Porto Alegre, a partir do projeto proposto pelo consórcio vencedor do concurso aberto em 2010 pelo Governo do estado do Rio Grande do Sul, pode ser configurado como um caso de uso de *marketing* urbano. Este processo é uma intervenção urbana de longo período de discussão e efetivação. O debate sobre a melhor forma de reconfigurar o espaço urbano do cais do porto ocorre desde a década de 80 do século XX e permanece, com diversos questionamentos, a partir da análise de técnicos e setores da sociedade gaúcha e porto alegrense. Por ser uma área onde foi fundada a cidade e abarcar o “centro histórico”, assim como toda uma gama de equipamentos públicos tombados, além de estar instalado em espaço privilegiado junto ao Guaíba, seu uso e destinação sempre estiveram no centro do debate na cidade.

O caso da revitalização do Cais Mauá em Porto Alegre possui uma especificidade e complexidade que traz à tona diversos elementos envolvidos: históricos, geográficos, sociais, econômicos e culturais. A área, que compreende desde a Rodoviária até a Usina do Gasômetro foi protagonista no desenvolvimento da cidade e detentora de elementos simbólicos importantes, desde a chegada dos primeiros habitantes, passando pelos imigrantes e escravos, o início do comércio de frutas nas docas, até as festas tradicionais da cidade, como Nossa Senhora dos Navegantes, padroeira da capital. (LOHMANN, 2016).

Com a dinâmica das transformações sócio-econômicas ocorridas em escala mundial no início deste século, no que tange ao planejamento urbano e a influência cada vez maior dos interesses da iniciativa privada por expansão e novos mercados, as cidades vão se renovando e mudando substancialmente suas características originais. O espaço nas cidades vai se transformando e com ele, a dinâmica dos diversos grupos sociais. Porto Alegre, ainda que não seja uma cidade proeminente no cenário mundial, é uma metrópole que não está imune a este processo.

O início do percurso deste trabalho teve origem a partir de observações e inquietações que surgiram do debate e das propostas de uso e ocupação do Cais Mauá, em Porto Alegre, iniciados ainda nos anos 90 do século XX. O poder público propôs, em parceria com a iniciativa privada, a revitalização da antiga zona portuária da capital gaúcha, concedendo a área para a exploração comercial, lazer e entretenimento. O espaço do antigo porto e área do núcleo de formação histórica da cidade teve papel fundamental para a conformação e evolução urbana.

Nossa pesquisa se justifica a partir da evidência de que a revitalização do porto, o Cais Mauá, em se tratando de um espaço público em desuso, se insere no contexto das revitalizações urbanas ao redor do mundo. A implementação destes projetos, na maioria das vezes projetos público-privados, em suas diversas proposições, apresenta várias questões a serem desvendadas, tanto do ponto de vista de questões teóricas emergentes, como também das práticas gerenciais públicas e privadas. Um destes desafios é compreender os fatores sociais e econômicos que concorrem para as decisões tanto dos governos como dos parceiros privados e das comunidades e suas relações. Estes fatores, dentre todos que influenciam as decisões, são amplamente discutidos nas políticas de planejamento urbano e teorias de renovação das cidades. Nesse sentido, há um grande número de estudos que circulam nos meios acadêmicos, visando melhor compreender as relações entre diferentes propostas e modelos de revitalização de espaços urbanos.

O contexto da nova configuração do sistema capitalista a partir do último quarto do século XX, que é o da financeirização da economia, provocou mudanças importantes na vida das sociedades e conseqüentemente das cidades. A crise de organização e regulação fordista atingiu em cheio as economias mundiais, demonstrando “os sinais de limites, problemas e contradições do capital na busca de redefinir um novo padrão de acumulação”. (FRIGOTTO, 1994, p.41). O final da década de 1960 foi de grave crise nos mercados mundiais. O período de estabilidade começava a dar sinais de desmoronamento e os anos 1970 foram marcados pela queda nas taxas de lucro das grandes empresas e o crescimento tanto do desemprego como da inflação. A queda na arrecadação tributária dos governos e o aumento dos gastos sociais provocaram crises fiscais em países ao redor do mundo. (HARVEY, 2007).

Com a crise de acumulação do capital e seus excedentes, a elite econômica se viu obrigada a buscar soluções para este problema e teve nas ideias neoliberais a forma de se reconfigurar, buscando novas formas de investir e obter mais lucros. Nas décadas de 1970 e 1980, o neoliberalismo teve grande impulso com a ascensão dos governos conservadores de Thatcher e Reagan, na Grã-Bretanha e nos Estados Unidos, respectivamente. Agências e órgãos internacionais, articulados pela elite financeira internacional, tais como Banco Mundial, Banco Interamericano de Desenvolvimento, Organização Internacional do Trabalho, Fundo Monetário

Internacional foram mentores e patrocinadores dessa visão de Estado “mínimo”. Uma série de orientações foi gestada numa articulação que ficou conhecida como “Consenso de Washington”, formuladas e apresentadas na década de 1990. (HARVEY, 2007).

A crise do capitalismo nos anos 1970 atingiu brutalmente os interesses e o lucro dos capitalistas e os obrigou a buscar novos mercados, pressionando os países ao redor do mundo a se dobrarem para uma nova regulação na economia.

Da mesma forma, quando não há poder de compra suficiente no mercado, faz-se necessária a busca de novos mercados, a expansão do comércio exterior deve ser alcançada e não apenas novas mercadorias devem ser lançadas, mas também novos modos de vida, novas necessidades. Assim, a crise produz um excedente de capital que não pode ser disponibilizado e a urbanização possibilita que este capital excedente seja aplicado, resolvendo o problema, como analisa Harvey et al. (2009). Os anos de prosperidade pós-Segunda Guerra Mundial chegaram à exaustão nos anos 1970 e a crise bateu às portas das indústrias e das economias em plano mundial. Conflitos sociais passaram a fazer parte da cena urbana das cidades norte-americanas com a perda de postos de trabalho e conflitos sociais e étnicos que escancararam os limites do capitalismo e expuseram a face nua e crua das desigualdades sociais. (HARVEY et al., 2009).

É neste sentido que Chesnais (2000, p.21), sobre a globalização e o neoliberalismo, afirma que:

[...] foi assim que as políticas seguidas pelo FMI e pelo Banco Mundial, assim como tratados como o de Marrakech (que institui a OMC e que anuncia o projeto da AMI) ou o de Maastricht, na Europa vieram a construir espaço jurídico-político internacional de uma dominação do capital sempre penível.

E continua o autor:

[...] É aí que se situa o verdadeiro ‘golpe de estado’, ao qual a chamada ‘ditadura dos credores’ deve seu nascimento. Desse momento data a ‘dívida do Terceiro Mundo’, que esse arrasta como um grilhão e que serviu de arma para arrancar a liberalização, a desregulamentação, a privatização e a ‘desnacionalização’ do capital em países que se haviam engajado na via do desenvolvimento industrial autônomo.(CHESNAIS, 2000, p.21-22).

Os elementos marcantes dos dois períodos, o período de bem-estar social e o neoliberalismo podem ser definidos como o de rigidez nos investimentos de capital

fixo, a larga escala de produção e longo tempo, a rigidez nos contratos de trabalho e direitos trabalhistas e nas estruturas de ação e composição do Estado. (MARICATO, 2015, p.71-72). Por outro lado, a flexibilização é a marca do período neoliberal que se inicia nos anos 1970, com a flexibilização em todos os setores: relações de trabalho, estrutura produtiva, mercados, produtos. O mundo passa por transformações onde a informação e o conhecimento, bem como a velocidade dos processos, acompanham os avanços tecnológicos e transformam a sociedade.

Seguindo com sua análise sobre a transformação das cidades a partir do contexto de implantação do neoliberalismo, Harvey et al. (2009, p.17) conclui a respeito do efeito nas cidades:

Estas são as cidades neoliberais que o capital construiu na sua tentativa desesperada de absorver os excedentes que ele mesmo cria. Dentre tais cidades, vemos “a completude da liberdade para aqueles cuja renda, lazer segurança não se precisa realçar e uma mera pitada de liberdade para o povo que pode em vão tentar fazer uso de seus direitos democráticos para ganhar abrigo do poder dos detentores da propriedade”. A liberdade da cidade foi apropriada por uma elite financeira da classe capitalista em seu próprio interesse. Tem ainda que ser contraposta pelos movimentos populares. É ainda muito tarde para imaginar tal possibilidade? Podem os movimentos sociais urbanos emergirem como sendo da cidade mais do que de fragmentos perdidos da cidade? Se sim, então uma condição para o sucesso de tais movimentos é confrontar o problema do capital excedente em sua raiz. E isto significa, muito simplesmente, que a acumulação de capital não pode continuar sua trajetória corrente, abstratamente determinar nossos destinos e fortunas, ditar quem e o que somos e o que nossas cidades devem ser. Vale a pena lutar pelo direito à cidade. Ele deveria ser considerado inalienável. A liberdade da cidade ainda está para ser encontrada.

Os primeiros grandes projetos de revitalização urbana que se transformaram em modelo para as demais ações ao redor do mundo datam da segunda metade do século passado, mais precisamente do final dos anos 1960. Foi um período de manifestações de descontentamento. Um “descontentamento cívico”, como afirma Harvey (1993, p.90) em diversas cidades americanas; um exemplo clássico é Baltimore. Estes descontentamentos serviram de pretexto para uma gama de empresários, arquitetos e urbanistas pensarem projetos para estas cidades. Nas cidades de Baltimore e Boston, nos Estados Unidos, e Londres, na Inglaterra, foram realizadas grandes intervenções urbanas que recuperaram zonas portuárias e industriais decadentes para outras funções que revitalizaram áreas centrais destas metrópoles. A fórmula da revitalização urbana dos espaços públicos surge nos EUA, bem como as parcerias entre o setor público e a iniciativa privada, como uma forma

de impulsionar os negócios, sob pretexto de geração de empregos e renda. (ARANTES, 2011). Os diversos modelos de reconversão de antigos bairros e dos antigos distritos de docas (*waterfronts*) deteriorados ou em desuso, em outras cidades, como Baltimore e Boston (Figuras 2 e 3), também foram objeto de curiosidade e de um olhar voltado para a significação destes processos para a população local. A partir deste olhar voltado para entender estes fenômenos urbanos e de grande relevância para as populações das cidades, vários questionamentos foram construídos acerca da destinação do uso do espaço Cais Mauá e as consequências destas transformações.



Figura 2- HarborPlace, Baltimore
Fonte: PIERV PARKING, 2018.



Figura 3- Waterfront revitalizado, Boston

Fonte: Del Rio (2001).

Otília Arantes (2011, p.27) destaca a participação e aliança dos diversos setores público-privados que propagandeia ideologias e faz acreditar na criação de postos de trabalho:

Uma fábrica por excelência de ideologias, portanto: do território, da comunidade, do civismo, etc. Mas, sobretudo, a fabulação de senso comum econômico, segundo o qual o crescimento enquanto tal faz chover empregos. No coração dessas coalizões, a classe rentista de sempre, hoje novamente na vanguarda dos “movimentos urbanos”: incorporadores, corretores, banqueiros, etc., escorados por um séquito de coadjuvantes igualmente interessados e poderosos, como a mídia, os políticos, universidades, empresas esportivas, câmaras de comércio e, enfim, nossos dois personagens desse enredo de estratégias: os planejadores urbanos e os promotores culturais.

Este conjunto de ideias hegemônicas acabou influenciando em diversas escalas, afetando também os governos de países e as cidades, que passam a se comportar na gestão pública com os valores importados da iniciativa privada, onde o que passa a ter importância é a “marca” e o “posicionamento” dos entes públicos.

Com as transformações provocadas pela desindustrialização da maioria das grandes cidades mundiais, estas ficaram expostas a poucas opções para se reestruturarem diante do novo cenário. As opções tornaram-se centros financeiros, de consumo ou de diversão e lazer. Criar uma imagem positiva a ser vendida e competir com outras cidades, reconfigurando seus espaços urbanos. (HARVEY, 1993, p.91-92).

Da competição crescente e cada vez mais dinâmica das cidades, surgem as estratégias padrão que estimulam a adoção de técnicas empresariais, como o planejamento estratégico, técnicas de urbanismo e *marketing*. Essas técnicas têm como elemento central transformar as cidades em prol do lucro capitalista. (ARANTES, 2011).

Um caso mundialmente conhecido é o de Barcelona, na Espanha. A cidade catalã ficou marcada como “modelo de sucesso” na preparação das Olimpíadas e na gestão urbana. O planejamento e reformulação dos espaços (Figura 4) converteram-se num paradigma do que se chamou “urbanismo de terceira geração” e que contou com a exploração muito bem realizada de um elemento catalizador indispensável: as Olimpíadas de 1992. (ARANTES, 2011, p.52).



Figura 4-Vista do Port Vell, Barcelona

Fonte: Del Rio (2001).

No Brasil, podemos apontar como “cidade-modelo” a experiência de Curitiba, no Paraná. Desde o início dos anos 1970 a cidade foi escolhida “como vitrine urbana do Brasil desenvolvido e moderno”, como afirma Fernanda Sánchez (2003, p.153).

Conforme Fabrício Oliveira e Pedro de Novais, (2013, p.167), “no Brasil, a prática do planejamento urbano e regional tem sofrido significativas mudanças desde os anos [19]90. Nesse período, intensificou-se a difusão de modelos de análise e intervenção sobre o território vindos, sobretudo, da Europa”.

Mas, como se desenvolve exatamente o processo de difusão e implantação, com agentes propagadores e estratégias do conceito de “cidades-modelo” e “*marketing* urbano”? As pesquisas realizadas sobre o tema apontam para um leque extenso e influente de atores, desde os governos e políticos locais até as agências multilaterais, como ONU, BID e BIRD. (SÁNCHEZ, 2003, p.32). E o planejamento urbano dessas cidades, baseado no marketing urbano, utiliza-se de uma ampla coalizão interna e local das iniciativas públicas e privadas, visando o total apoio ao novo modelo de administração e gestão, apoiando-se na força das imagens locais e sua infraestrutura, impulsionando e competindo pela sua inserção na economia global.

Neste contexto, o projeto de revitalização de um setor da zona portuária de Porto Alegre, é apresentado na página eletrônica do Consórcio Cais Mauá do Brasil S.A.¹ como sendo “inspirado em alguns dos mais bem sucedidos projetos de revitalização do mundo”. (CAIS MAUÁ, 2018c). E cita como modelos dessa inspiração os portos revitalizados de Porto Antico, Gênova, Itália; Porto Vell, Barcelona, Espanha; Vitória e Alfred Waterfront, Cidade do Cabo, África do Sul; InnerHarbor, Baltimore, EUA; Estação das Docas (Figura 5), cidade de Belém, Pará, Brasil e Puerto Madero, em Buenos Aires, Argentina.

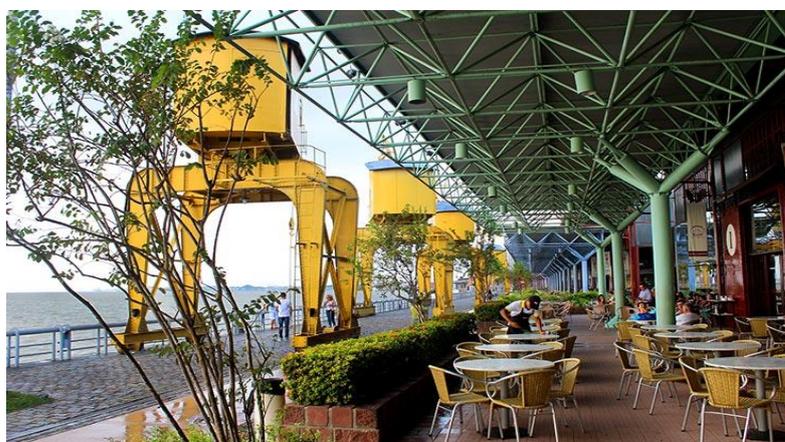


Figura 5 - Estação das Docas, Belém, Pará

Fonte: Carvalho (2016).

¹ Consórcio Cais Mauá S.A. é o grupo de investidores que venceram a licitação, no ano de 2010 para a revitalização da área do porto da cidade de Porto Alegre.

A hipótese da qual partimos, nesta pesquisa, é a de que a renovação e requalificação urbana pretendida para o espaço do porto conhecido como “Cais Mauá” traz elementos constituintes de um processo originado na fase de reconfiguração do capitalismo global. E como tal, esta requalificação, através de seu projeto aprovado pelos órgãos públicos, insere-se numa estratégia de *marketing* urbano.

O período atual da economia mundial, conhecido também como o período de “financeirização”, dos capitais voláteis e da política econômica conhecida como “neoliberalismo”, é o período onde presenciamos o capital procurando novos mercados, novas forças de trabalho e espaços urbanos onde possa aumentar suas taxas de lucro sem a necessidade de muito investimento. Neste sentido, os espaços urbanos, que se transformaram ao longo das últimas décadas, passam à condição de “mercadoria”, tornando-se uma oportunidade rentável para investidores e reproduzindo a lógica do sistema hegemônico.

Neste contexto, o espaço que se pretende requalificar em Porto Alegre é uma grande área pública, outrora cais de embarcações de carga e passageiros e que conta com edificações tombadas pelo patrimônio histórico e que compõem o núcleo originário da cidade. O discurso das “gestões técnicas” para fazer o planejamento urbano tem aumentado enormemente o seu alcance nos debates sobre os projetos de cidade, em Porto Alegre. Sob o argumento da eficácia, das práticas inovadoras em administração e do lucro como finalidade, tais políticas estão diretamente inseridas em uma realidade social em transformação e conectadas com diversos atores do cotidiano. É este cotidiano que o estudo de caso pretendeu auxiliar a compreender, “Como o delineamento mais adequado para a investigação de um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto real”. (GIL, 2010, p.37). Ou seja, como se inserem as ideias de renovação urbana e *marketing* urbano na revitalização do Cais Mauá, a oposição a estes conceitos e projetos e quais serão as simbolizações e representações que podem emergir deste campo?

Como reagirá a dinâmica da cidade, em toda a sua heterogeneidade, quanto aos diversos aspectos de transformação do espaço revitalizado? Como se trata de um espaço urbano que está historicamente fechado ao público e à população da cidade em geral, a preponderância de espaços destinados ao consumo, em especial a construção de um *shopping center*, estacionamento com 4.000 vagas e torres comerciais, além de hotéis, irá possibilitar a inclusão ou a exclusão de seus

cidadãos em seus limites? É necessária a investigação sobre a possibilidade de impactos no Centro Histórico de Porto Alegre com o processo de revitalização.

Segundo o presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil - Seção RS, Rafael Passos, em apresentação no Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, um representante do consórcio Cais Mauá do Brasil S.A. falou sobre a “revitalização reversa”, isto é, a revitalização que os prédios adjacentes ao Cais sofrerão. (WEISSHEIMER, 2017). Na visão do presidente do IAB/RS:

[...] ao falar na revitalização reversa, ele citava a valorização que seria dada a todos aqueles prédios da Mauá que, nas palavras dele, hoje são usados para estacionamento e invadidos por movimentos de moradia. Há claramente, então, uma intenção de *gentrificar* toda essa área junto à orla. (WEISSHEIMER, 2017).

Para Carlos Vainer (2013), existem diversos “problemas metodológicos que não se resolvem metodologicamente”. A perspectiva dos projetos de cidade deveria ser resolver as questões que se debruçam sobre o futuro das mesmas e têm a ver com seu passado. Para os autores:

Quais os interesses da cidade? Qual o olhar da cidade? Que valores e critérios expressariam a perspectiva da cidade? O problema metodológico se transmuta em problema político e, mesmo filosófico, pois coloca em jogo valores éticos e objetivos políticos. (VAGNER et al, 2013, p.147).

Dessa forma, os autores argumentam que, para fazer frente às concepções e “à pretensão” dos consultores e consultorias internacionais em se julgarem credenciados para conhecer as realidades de nossas cidades, devemos “reconhecer a relatividade de critérios de avaliação propostos” para os projetos e “enunciar claramente quais são os valores que se pretende afirmar”, tais como:

Nosso ponto de partida, que vamos assumir como postulado, é que o diagnóstico da realidade urbana brasileira permite afirmar que políticas e intervenções urbanas devem ter como foco, valor estruturante e diretriz fundamental, dois objetivos: o alargamento e aprofundamento da cidadania democrática e a redução das desigualdades sócio-espaciais vigentes na cidade. (VAGNER et al, 2013, p.147-148).

Tendo em vista a importância do tema, sua complexidade e a existência de diversas abordagens, acredita-se que o presente trabalho de pesquisa é relevante. Este trabalho justifica-se por perceber a necessidade de estudos acerca da

aplicação do *marketing* urbano na cidade de Porto Alegre. Embora já existam diversos e importantes trabalhos relacionados aos estudos sobre *marketing* urbano e seus efeitos e, também sobre a revitalização do Cais Mauá e suas consequências, acreditamos que há ainda questões novas a agregar:

[...] o *marketing* de cidade ou *marketing* urbano vem sendo aplicado em diversos centros urbanos ao redor do mundo desde a última década do século XX e influenciado de forma consistente uma série de projetos de revitalização. Trata-se de um conceito de *marketing* a difundir uma visão de planejamento urbano para os espaços públicos, muito mais do que um simples procedimento, configurando-se numa nova ideologia das políticas urbanas. (SÁNCHEZ, 2003, p.26).

Pretendemos, com esta dissertação, contribuir com mais elementos na avaliação dos impactos da revitalização do espaço público do porto e na dinâmica da vida da cidade de Porto Alegre e de sua população. Agregar mais referências a respeito da história da desativação daquela área portuária, as ideias acerca de seu novo uso a partir das diversas gestões do Estado e das pretensões de uso a partir da iniciativa privada e também da sociedade organizada. Dessa forma, procuramos analisar os diversos debates realizados sobre o processo de licitação, suas consequências, divergências e definições. Além disso, nos debruçamos nas análises técnicas, nos discursos oficiais e nas intenções não tão claras e suas subjetividades.

Neste sentido, entre os objetivos específicos de nosso projeto, elencamos:

- Analisar as características da área do porto da cidade de Porto Alegre e, a partir de contextualização histórica, conhecer e compreender as propostas e procedimentos para viabilizar a sua revitalização;
- Entender o processo de realização do concurso e licitação, qual a lógica da revitalização em curso, buscando os elementos que compõem a política de *marketing* urbano e suas aplicações;
- Avaliar o modelo de cidade que está sendo proposto e as alternativas a este;
- Compreender o processo de organização, resistência e conflito: os movimentos sociais, a defesa da cidadania e do espaço público e as contradições a partir do processo de revitalização.



Figura 6- Armazéns e guindastes do porto - Porto Alegre/RS
Fonte: GAÚCHAZH, 2015.

O processo de revitalização do antigo cais do porto da cidade de Porto Alegre (Figura 6) é uma intervenção urbana de longo processo de discussão e efetivação. Este debate já se efetivava na década de 1980 e se mantém, com diversos questionamentos. Por ser uma área onde ocorreu a fundação da cidade, abarcando o centro histórico, região de antigas manifestações políticas e culturais da população e possuir uma gama de equipamentos públicos e prédios tombados, seu uso e destinação são centro de debate entre poder público, iniciativa privada e setores organizados da sociedade civil.

Esta dissertação se subdivide em quatro capítulos, além de introdução, metodologia e conclusão. O primeiro capítulo abordará uma contextualização histórica do tema. Nele, serão abordados a história de construção do porto da cidade e contexto de desativação parcial do uso e o processo que levou à realização de concurso e escolha do projeto de revitalização. No segundo capítulo, analisaremos a lógica da revitalização - onde será tratada a análise da proposta de revitalização e seus objetivos. O terceiro capítulo trabalhará a abordagem do modelo de cidade: qual o modelo? Qual o projeto que a cidade de Porto Alegre está utilizando e quais são as alternativas, diante do período atual de reprodução do capital e sua financeirização. Por último, no quarto capítulo, trabalharemos com a organização e a resistência para alternativas - onde será apresentado o resgate das ações críticas ao projeto, os movimentos e organizações que apontam problemas e quais são estes, além do que propõem e se há consenso entre si.

Além dos procedimentos já tratados, buscamos também o estudo e análise de outros trabalhos já publicados sobre este tema e que se debruçaram sobre outros enfoques na questão da revitalização do Cais Mauá (Figura 7). O cruzamento de dados e a busca de dados para o nosso trabalho de pesquisa foi de fundamental importância para o entendimento do nosso problema a ser tratado.



Figura 7- Vista aérea do Prédio Administrativo do Porto, década de 50

Fonte: Biblioteca do Porto/SPRH-RS

2 METODOLOGIA E PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE

O trabalho de elaboração da dissertação foi composto das seguintes etapas: levantamento documental e bibliográfico e análise e escolha da documentação obtida nos órgãos responsáveis e com os diversos setores envolvidos no processo; visitação e observação no local a ser revitalizado, e entrevistas junto aos setores públicos, privados e movimentos sociais.

Na primeira etapa, em que fizemos o levantamento documental, bibliográfico, buscamos selecionar o material teórico e técnico, desde os livros tratando dos conceitos de espaço e espaço urbano e globalização, bem como de imagens, fotos e mapas que tratassem da história da área do porto de Porto Alegre e reportagens e documentos históricos e oficiais. O processo de escolha destes livros e documentos amparou-se na experiência adquirida nas aulas de graduação e pós-graduação da Geografia, tendo como base a assimilação dos conceitos fundamentais para a análise da pesquisa.

Os conceitos geográficos que estão presentes em nossa pesquisa, e que se inserem nas abordagens de Lefebvre, Milton Santos e David Harvey, são:

- O entendimento do espaço enquanto um conjunto de relações realizadas historicamente, tanto no passado quanto no presente e formando uma totalidade. O espaço é entendido como o produto de relações sociais realizadas pelo homem;
- O espaço e seus componentes são submetidos às mudanças quantitativas e qualitativas através do tempo. Cada momento histórico produzirá mudanças no espaço, modificando assim, também os seus elementos constituintes;
- A globalização e seus efeitos, enquanto um período histórico de dominação hegemônica de uma pequena parcela da população, em detrimento dos interesses e da necessidade da maior parte dos cidadãos ao redor do mundo.

Sob este aspecto, tais contribuições teóricas são fundamentais para analisar os fenômenos sócio-espaciais ocorridos principalmente a partir das décadas de 1950, 1960, 1970 e 1980, como a questão da reprodução do capital, a financeirização da economia e, como decorrência, os conflitos que a partir daí surgiram ao redor do mundo. (SAQUET, 2008).

Segundo Costa (2014), David Harvey “demonstra intensa preocupação com as profundas contradições existentes no espaço urbano, nas quais, a política em parceria com a iniciativa privada, produz espaços destinados a reprodução do capital em detrimento do uso pela população mais pobre”. E acrescenta:

Por um lado, as práticas neoliberais, através do controle dos meios de comunicação, trabalham para criar um contexto no qual fazem acreditar que não existe alternativa. Com isso foi posto em prática um utopismo de mercado (baseando no livre mercado proposto por Adam Smith), que materializado promove concentração de renda, desenvolvimento geográfico desigual, solapamento da coesão social e dos poderes do Estado, destruição cultural e degradação ambiental. (COSTA, 2014, p.76).

A forma como se planeja e organiza o espaço tem relação direta com o tipo de consideração que se faz sobre o mesmo: ou um elemento de construção e planejamento coletivo destinado ao bem-estar e cidadania ou de interesse privado voltado prioritariamente para o lucro. Harvey (1993, p.69) analisa essa questão apontando que “a aparência de uma cidade e o modo como os seus espaços se organizam, formam uma base material a partir da qual é possível pensar, avaliar e realizar uma gama de possíveis sensações e práticas sociais”.

A preocupação com a possibilidade de um espaço como algo a ser moldado para propósitos sociais trouxe à tona uma série de questionamentos que fundamentam este trabalho. (HARVEY, 1993).

A segunda etapa da pesquisa consistiu em visitar tanto o local a ser revitalizado como os demais onde fosse possível obter documentação, dados e entrevistas para a elaboração do trabalho. Neste sentido, foram realizadas uma ou mais visitas nos seguintes locais:

- Administração do Cais do Porto de Porto Alegre - SPRH/RS;
- Escritório do Consórcio Cais Mauá do Brasil S.A.;
- Biblioteca do Porto de Porto Alegre - SPRH/RS;
- Arquivo Histórico de Porto Alegre Moysés Vellinho;
- Museu de Porto Alegre Joaquim Felizardo;
- Museu de Comunicação Hipólito José da Costa;
- Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico -Prefeitura Municipal de Porto Alegre;
- Gabinete de Desenvolvimento e Assuntos Especiais -Prefeitura Municipal de Porto Alegre;

- Gabinetes de Vereadores da Câmara de Vereadores de Porto Alegre;
- CUTHAB (Comissão de Urbanização, Transporte e Habitação da Câmara Municipal de Porto Alegre);
- Ministério Público Estadual - RS;
- Ministério Público Federal - 4º Região;
- Hotel Continental, Porto Alegre/RS;
- Arquivos dos Jornais Zero Hora e Correio do Povo;
- Páginas Eletrônicas dos Jornais Já, Sul 21, Metro e Jornal do Comércio.

A terceira parte da pesquisa foi a realização das entrevistas. Definimos pela realização de entrevistas abertas com representantes do Estado, executivo e judiciário; da iniciativa privada e das entidades da sociedade civil organizada que estivessem envolvidas no processo de debates, no apoio ou oposição à implementação do projeto de revitalização.

A partir da escolha dos entrevistados e definição do tipo de entrevista, entrevistamos as seguintes pessoas representantes de setores e áreas envolvidas no processo de revitalização:

- Rafael Passos, Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil, Seção Rio Grande do Sul - IAB/RS;
- Domingos Dresch da Silveira, Procurador Federal da República, Ministério Público Federal – 4ª Região;
- Glênio Viana Bohrer, Professor de Arquitetura e Urbanismo da UFRGS; Gabinete de Desenvolvimento e Assuntos Especiais (GADES) da Prefeitura Municipal de Porto Alegre;
- Ademir Samur, servidor público, responsável pela Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias/RS;
- Naira Hofmeister, Jornalista;
- Alonso Blanco, Professor de Hotelaria, SENAC/RS e Gerente de Hotelaria;
- Vereador Marcelo Sgarbossa - PT;
- Veradora Monica Leal - PP;
- Roberto Snel, Diretor de Turismo de Porto Alegre, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico;
- João Correa, Secretário Geral da AMACAIS - Associação Amigos do Cais do Porto;

- Ana Marchezan, Promotora Pública da Promotoria do Meio Ambiente, Ministério Público Estadual/RS;
- Bruno Almeida, Diretor de Portos Interiores da Superintendência do Porto do Rio Grande.

Trabalhamos com o objetivo de incorporar à pesquisa a maior gama possível de opiniões e relatos de representantes e cidadãos envolvidos direta ou indiretamente com a questão da revitalização do Cais Mauá. Nosso percurso para selecionar e contatar os entrevistados foi criado a partir da observação e participação em eventos, atividades e debates sobre o tema em questão e da visita aos locais indicados anteriormente. Dessa forma, o contato com um entrevistado foi abrindo o caminho para a indicação do próximo entrevistado com mais fontes e dados. Em sendo um trabalho científico, procuramos construir um conjunto de entrevistas que refletisse, de forma a mais ampla possível, as opiniões convergentes, divergentes, técnicas e leigas.

Segundo Flamarion Dutra Alves (2008), analisando a questão de método e metodologia, “a questão metodológica na Geografia é um ponto crucial no desenvolvimento de uma pesquisa, pois ela que dá suporte e ordem na execução do trabalho”. A partir dessa observação fundamental, o mesmo autor refere-se às entrevistas como importante fonte de dados, onde o procedimento de observação de elementos como as palavras-chave contribuem com o pesquisador para desvendar o objeto pesquisado:

As entrevistas podem ser abertas ou livres, semi-estruturada, estruturada ou mista, a adoção delas varia de acordo com o objeto de cada geógrafo, no caso de uma pesquisa quantitativa com obtenção de dados tabulados, a melhor técnica é a entrevista estruturada com perguntas de múltiplas escolhas. A entrevista semi-estruturada intercala questionários fechados com perguntas livres, cabendo ao geógrafo escolher a melhor técnica para proceder a pesquisa. Uma técnica que auxilia na interpretação do método e dos conteúdos teóricos é a das palavras-chave. Essa análise do discurso e do conteúdo nas obras são técnicas que permitem ao pesquisador entender os escritos, mas lembrando que se deve analisar associada à conjuntura social, econômica e política nacional e internacional, pois conforme Bray (1999, p.6) ‘o pensamento do geógrafo reflete as concepções científicas e ideológicas do seu tempo’. (ALVES, 2008, p.231).

Ainda sobre a questão das entrevistas serem abertas, através desta escolha, possibilitamos que o entrevistado, a partir de seu histórico de envolvimento, relatasse a sua visão do processo e respondesse às perguntas com a maior

liberdade possível. Por outro lado, a pesquisa qualitativa aberta exige uma maior atenção do pesquisador, precisamente por necessitar da compreensão do conjunto e do detalhe da fala do entrevistado, buscando as questões objetivas e subjetivas. (YIN, 2016). Além disso, as entrevistas constituem elemento de fonte oral que possibilita trazer à tona histórias de movimentos e processos sociais que muitas vezes são deixados à margem (FERREIRA et al, 2006).

A composição da amostragem, em se tratando de estudo de caso sobre uma questão em que há diversas visões e compreensões de realidade, necessita ter o cuidado em abarcar a representação de, senão todo o universo de alternativas disponível, a maior parte possível deste. Segundo Pessoa e Ramires (2013a, p.117):

A amostragem representa uma parte importante para a realização da pesquisa tanto quantitativa quanto qualitativa e, muitas vezes, constitui um problema para qualquer tipo de pesquisa, pois nem sempre o pesquisador tem condições de estudar todos os casos que lhe interessam.

Como em toda a pesquisa, o pesquisador deve estar preparado para as diversas situações que a realidade apresenta. Ainda sobre esta questão, os autores afirmam:

[...] a escolha de qualquer tipo de amostragem deve estar de acordo com o tipo da pesquisa. É importante conhecer o significado de cada um para que sua escolha conduza aos resultados mais precisos no final da pesquisa. (PESSOA; RAMIRES, 2013a, p.128).

Neste sentido, nossa escolha para a composição da amostragem partiu de uma visão que definiu, previamente, as representações e falas que não poderiam deixar de estar representadas no estudo, conforme nossa compreensão. Uma vez definidas estas representações, construímos uma espécie de “mapa” que deveria nortear a busca das fontes importantes para o trabalho. As fontes escolhidas foram então definidas para as entrevistas, conforme a representação gráfica (Figura 8):



Figura 8 - Representação das fontes para entrevistas

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

A partir deste “mapa”, o trabalho de campo foi realizado entre os dias 03 de outubro a 31 de dezembro de 2017. Foram realizadas 12 entrevistas com 12 pessoas. Destas, 10 entrevistas foram gravadas e realizado o trabalho de transcrição. Dois dos escolhidos para as entrevistas solicitaram que os questionários fossem enviados previamente, para serem respondidos e devolvidos em um segundo momento. Foram eles: a vereadora Mônica Leal e Bruno Almeida, Diretor de Portos Interiores da Superintendência do Porto do Rio Grande. Realizadas as entrevistas, passamos a organizar a análise das mesmas. Esta organização foi definida em etapas: primeiramente, focando e interpretando as entrevistas individualmente, organizando-as por setores (poder executivo, judiciário, entidades, iniciativa privada, etc.). Num segundo momento, agrupando conforme as respostas e visões por semelhanças e/ou oposição. Por fim, numa análise mais geral dos discursos, através do olhar e recorte de cada visão e interesse na revitalização, conforme Figura 9.

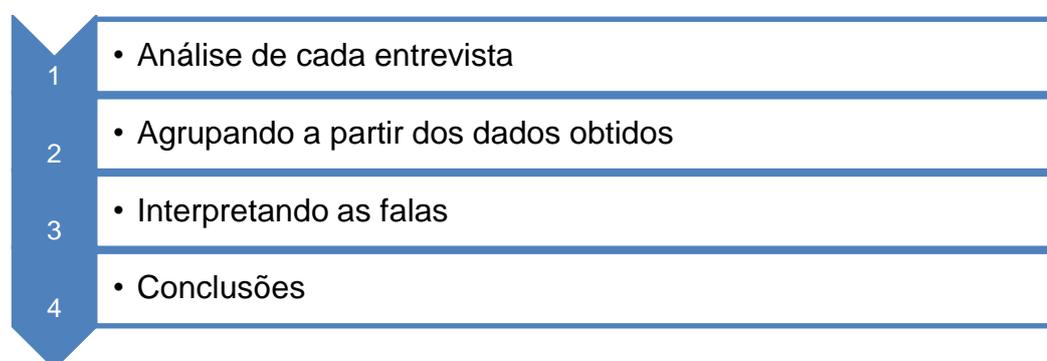


Figura 9 - Etapas da análise das entrevistas

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

3 A CONSTRUÇÃO DO PORTO DA CIDADE: SUA “DESATIVAÇÃO E O EDITAL DE REVITALIZAÇÃO

Porto Alegre (Figura 10) e a área onde se estabeleceu o seu porto, localizada à beira do Guaíba, são indissociáveis. Foi ali que nasceu a cidade, atual capital do estado do Rio Grande do Sul, estado da federação mais meridional do Brasil. O município de Porto Alegre possui uma área de 496,6 quilômetros quadrados e uma população 1,4 milhão de habitantes (IBGE, 2018). O porto natural foi o marco de nascença do povoado à beira do Guaíba.

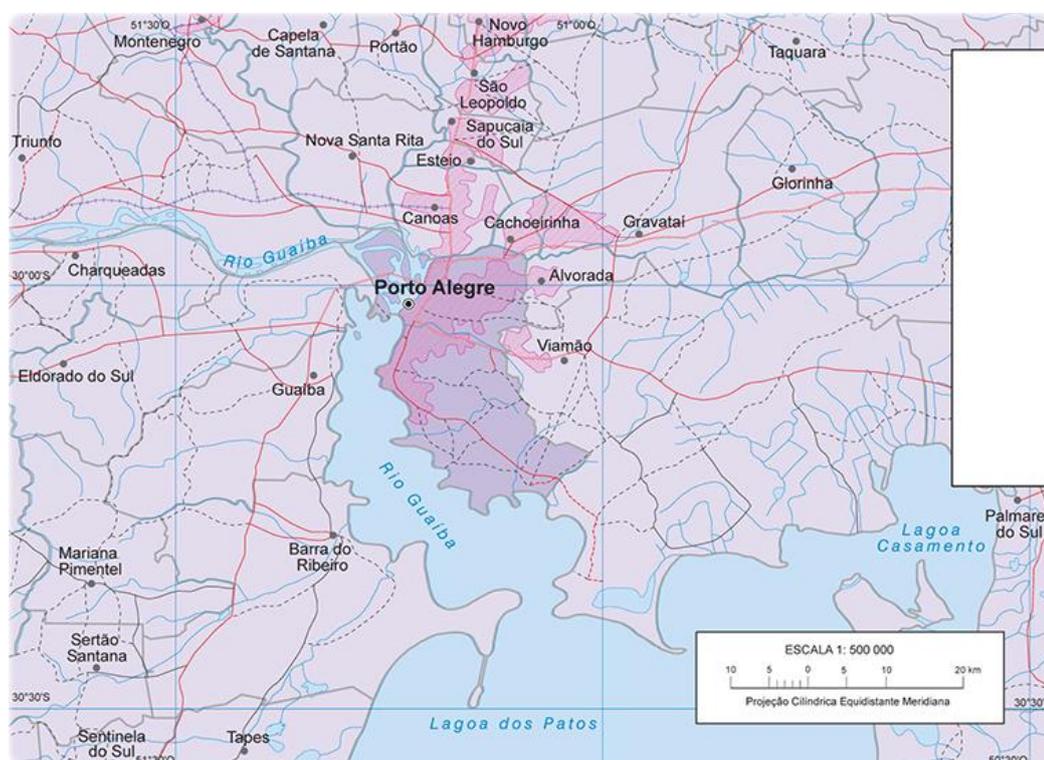


Figura 10 - Localização de Porto Alegre
Fonte: BRASIL TURISMO, 2018.

A evolução da cidade pode ser subdividida em fases (SOUZA; MÜLLER, 2007). Segundo Müller (1974), “um núcleo urbano sofre modificações quantitativas ou qualitativas em sua população, quando ocorrem mudanças quantitativas ou qualitativas em suas funções”. A partir desta formulação, baseada em fatores populacionais, econômicos, socioculturais, político-institucionais e locacionais, segundo Souza e Müller (2007), as fases que corresponderam ao crescimento e evolução da cidade de Porto Alegre são as seguintes: a) a ocupação do território, de

1680 a 1772; b) o período de produção do trigo, pelos açorianos na região do Jacuí, de 1772 a 1820 (já nesse período há o aproveitamento do porto natural para o escoamento da produção); c) imigração, de 1820 a 1890; d) industrialização, de 1890 a 1945; e) metropolização, de 1945 até os dias atuais.

A primeira fase diz respeito ao período da povoação e disputa pelo território. É o período em que Portugal e Espanha disputam palmo a palmo a região à procura de minerais preciosos, que acabaram não sendo encontrados e iniciam o repesamento do gado, de todos os tipos - bovino, cavalari e mular - trazidos e formados nos campos livres das Missões. (SOUZA; MÜLLER, 2007, p.41). Os portugueses tinham pressa no povoamento da região, em virtude das disputas com a Espanha e as diversas definições de fronteiras resultantes da disputa entre os dois impérios. A partir de Laguna, os núcleos portugueses vão sendo fundados no Rio Grande do Sul. É neste cenário de povoamento que sessenta casais de açorianos fixam moradia às margens do riacho Dilúvio, em local conhecido como “Porto de Dornelles”. (TREVISAN, 2004).

O período posterior, a segunda fase, corresponde ao crescimento do povoado, a partir da produção agrícola constituída pelos açorianos. Destaca-se o trigo nesta produção, sendo a mesma destinada fundamentalmente à exportação. Neste período, “os açorianos dariam início à “outra” parcela da sociedade rio-grandense, a agricultura, ocupante de propriedades de exploração familiar”. (SOUZA; MULLER, 2007, p.50). A produção agrícola exigiria a construção de um porto capaz de escoar os produtos produzidos na região, o que foi um impulso importante para elevar qualitativamente o núcleo urbano. Porto Alegre passa a ter funções comerciais e portuárias. A produção do trigo e seu escoamento são tão importantes que: segundo Souza e Müller (2007, p.48):

Depreende-se dos dados a importância do porto de Porto Alegre na exportação do cereal, uma vez que, em 1808, mais de 50% era feita através dele, em 1813, mais de 75% e, em 1820, praticamente a sua totalidade.

Na terceira fase, a região começa a receber as ondas imigratórias. Tal fase inicia-se em 1824, com a primeira leva de imigrantes alemães. Estes se fixaram ao norte de Porto Alegre, onde hoje se localiza a cidade São Leopoldo. (TREVISAN, 2004). A chegada destes imigrantes e dos demais, italianos, poloneses e outros europeus dinamizou a região. A partir da necessidade das colônias de produtos

manufaturados e da produção destas de produtos de origem agrícola, Porto Alegre cresceu e o Estado também, com a cidade formando um importante polo econômico da região. Esta fase coincide também com a eclosão de conflitos internos, como a Guerra dos Farrapos (1835-1845). Segundo Souza e Müller (2007), “Porto Alegre, resistindo aos Farrroupilhas, fecha-lhes o seu porto e é sitiada. Havia uma muralha, mais propriamente uma paliçada, que a defendia; porém, ações bélicas ocorreram fora das muralhas, como na Azenha, por exemplo”.

A posição privilegiada da ocupação do núcleo original favoreceu o rápido desenvolvimento e a sobreposição à antiga capital, Viamão. Um excelente ancoradouro, dotado de águas profundas, protegidas dos ventos fortes de sudoeste. Essa função portuária, que desde o início exerceu, favoreceu enormemente o progresso do povoado. (SOUZA; MÜLLER, 2007). “A partir deste núcleo inicial histórico nasceram as primeiras intervenções urbanas e a partir deste período histórico, as primeiras modificações na orla do Guaíba”. (BRANCO FILHO, 2005). Neste período, até a industrialização, o porto funcionava na área localizada junto ao Mercado Público. Em 1897 e 1899 são lançados os primeiros projetos (Figuras 11 e 12) de construção do porto e dragagem do Guaíba, de autoria de João Luiz de Farias Santos, segundo a Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH).

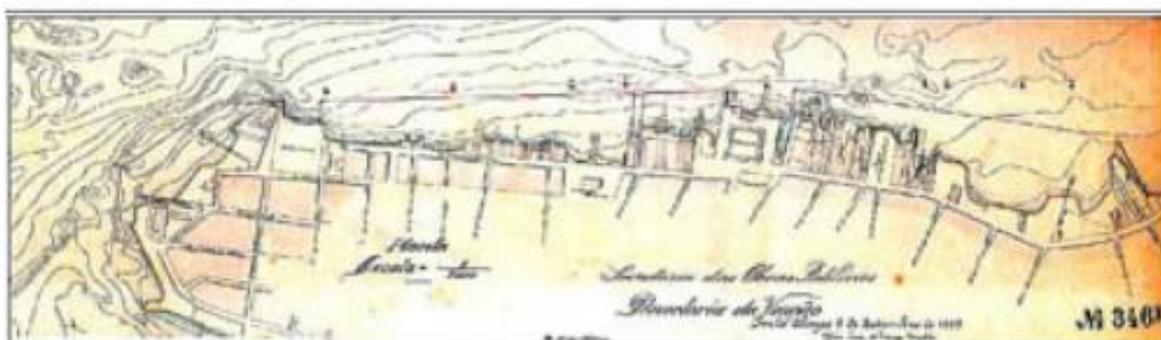


Figura 11 - Primeiro projeto de construção do Porto de Porto Alegre, 1899
Fonte: SPH (2018).



**Figura 12- Mapa do projeto “Porto Alegre porto do mar” –
Dragagem do Guaíba e Lagoa dos Patos, 1897**

Fonte: Popa (2018).

Dos anos 1890 até 1945, abre-se nova fase, a da industrialização da cidade. Porto Alegre passa a concentrar indústrias na área do couro, madeira e outros. A indústria impulsiona o comércio e a região passa a ter uma vida urbana com razoável progresso e desenvolvimento cultural e de outras áreas. A indústria em Porto Alegre teve grande crescimento devido ao seu mercado consumidor e também à necessidade de estabelecimento de indústrias de cunho nacional entre as duas grandes guerras mundiais. (SOUZA; MÜLLER, 2007). O estabelecimento de uma indústria metalúrgica foi um diferencial importante para o desenvolvimento da cidade. Por fim, a partir de 1945, dá-se o início da metropolização da cidade de Porto Alegre, no bojo do desenvolvimento nacional.



Figura 13 - Trapiche do porto antes, final do século XIX

Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre

Acompanhando este desenvolvimento, de um porto de trapiches, surge na década de 1940, graças ao aterramento, um novo porto, mais moderno, conforme Figuras 13 e 14.



Figura 14- Tubulações para a construção dos canais e dragagem

Fonte: Fototeca do Museu de Porto Alegre

A enchente de 1941, a mais expressiva e traumática ocorrência provocada por um longo período de chuvas causou o alagamento da área central da cidade. Durante 22 dias, entre 10 de abril e 14 de maio daquele ano, choveu torrencialmente sobre a cidade (Figura 15) e região. (SILVEIRA, 2015). A cheia foi determinada pela posição geográfica da capital, situada às margens do Guaíba, um desaguadouro de quatro rios caudalosos (Jacuí, Caí, Gravataí e Sinos). Para agravar, o vento sul, que com sua força represa as águas do Guaíba, impedindo que desaguem na Lagoa dos Patos. Neste período, foi registrado um recorde de precipitação: 619,4 milímetros. (WEIS, 2011).



Figura 15- Enchente de 1941, o cais do porto e área central da cidade inundada
Fonte: Silveira (2015).

Durante quase um mês, a cidade ficou sem energia elétrica, sem ligações com os demais municípios, houve escassez de gêneros alimentícios e o porto e o campo de pouso ficaram sem operações. A imprensa deixou de funcionar e os jornais não circularam neste período. A partir de então, diversas intervenções foram realizadas na orla do Guaíba para conter as águas em períodos de chuvas intensas. Uma das mais expressivas foi a construção do muro de contenção de enchentes, o Muro da Mauá (Figura 16), concluído em 1974.



Figura 16- Construção do Muro da Mauá, início da década de 1970
Fonte: Foto sobre quadro em exposição na Biblioteca do Porto - SUPRH/RS

A partir das transformações ocorridas em escala mundial, refletidas no país, o porto da capital do estado é impactado em seu funcionamento. A partir das décadas de 1970 e 1980, as operações do Cais Mauá diminuem seu fluxo. Neste período, ainda, o transporte de fertilizantes, grãos, madeira e areia eram as maiores operações realizadas. Elas são definitivamente transferidas para os setores Navegantes e Marcílio Dias a partir do ano de 2005.

Desse modo, é importante registrar que a desativação da área do porto da cidade, no caso o Cais Mauá, não significou o fim do funcionamento total do equipamento, o que muitas vezes é pouco divulgado e conhecido pela população de Porto Alegre. Segundo dados da administradora do porto, a Superintendência do Porto do Rio Grande - SUPRG, órgão público que administra os principais portos do estado do Rio Grande do Sul, de 2011 a 2016, foram transportados 6 milhões de toneladas/ano entre fertilizantes, grãos vegetais, celulose, transformadores elétricos, cabos de amarração de plataforma marítima e sal. (PORTO DO RIO GRANDE, 2018).

3.1 A revitalização: uma história de propostas, da revitalização da orla à revitalização do porto

O porto de Porto Alegre possui posição privilegiada. É o porto fluvial meridional que se encontra em uma região de produção agrícola e industrial. Sua proximidade com os portos de Rio Grande e de Buenos Aires lhe dá condições favoráveis para o comércio fluvial de produtos. Há um tráfego permanente e atualmente o porto da capital do estado possui um perfil de porto importador. Há um crescente transporte de gás natural, através de navios cargueiros para a cidade de Porto Alegre.

A área do Cais Mauá, uma seção das três que compõem o porto, estende-se por cerca de 3.240 metros, desde a área limítrofe ao norte com a Rodoviária de Porto Alegre até a Usina do Gasômetro, ao sul. Sua extensão é adjacente ao centro histórico da cidade. Por sua característica arquitetônica e importância histórica, o Cais Mauá é protegido pelo Instituto de Patrimônio Histórico Nacional e por Lei Municipal. (JORNAL DO MERCADO, 2008).

As edificações do Cais Mauá não foram construídas todas de uma só vez. Os armazéns foram edificadas no período de 1917 a 1927 e o prédio do DEPREC - Departamento Estadual de Portos Rios e Canais teve sua obra concluída somente em 1947. Tal prédio, que também é tombado, é eclético e evoca o estilo *art déco*. (JORNAL DO MERCADO, 2008). O conjunto de edificações contempla 11 armazéns, com valor histórico, o prédio da Superintendência dos Portos e Hidrovias (SPH) e um pórtico de entrada que, assim como os armazéns, teve todas as suas estruturas metálicas construídas sob encomenda, na empresa francesa Daydé, de Paris. (LOHMANN, 2016). O pórtico central e os armazéns A e B tornaram-se patrimônio histórico nacional em 1983. O conjunto das edificações foi tombado pelo município em 1996, sob o nº 46 do Livro de Tombo. (JORNAL DO MERCADO, 2008).

A partir de sua desativação, foram iniciados os estudos urbanísticos pela prefeitura, governo do estado e iniciativa privada com o objetivo de revitalizar e reutilizar o espaço. Os projetos buscavam preservar as edificações e demais equipamentos do porto, associando-os à riqueza paisagística e cultural da área. (BRANCO FILHO, 2005).

A ausência de nova funcionalidade para a área do antigo porto, numa região onde a cidade foi fundada e iniciou o seu desenvolvimento a partir do rio, foi um dos estopins para que muitas propostas se originassem visando requalificá-la.

Ainda que as primeiras ideias de revitalização do porto da capital do Rio Grande do Sul tenham surgido em meados dos anos 1980, é preciso distinguir as propostas que foram sendo apresentadas a partir de então. De um lado, a revitalização da área do antigo porto; de outro, a revitalização de uma extensa orla criada a partir dos sucessivos aterros que moldaram os limites da cidade com o Guaíba. Mesmo assim, não é possível separar de forma mecânica estas proposições, já que, em diversos momentos, os governos municipal e estadual trouxeram à tona a questão da requalificação destes espaços para o conhecimento da sociedade.

Trevisan (2004, p.134) aborda as diversas propostas de revitalização do Cais Mauá desde os anos 80. Ao final da década de 1980, o prefeito Alceu Collares apresentou o projeto “Cais do Porto: Centro de Comércio, Lazer e Turismo”, aliado ao projeto “Praia do Guaíba” que previa empreendimentos imobiliários ao lado da Usina do Gasômetro.

O projeto de urbanização da orla do Guaíba era ambicioso e planejava para a área a construção de lojas e um *shopping center*, além de outros empreendimentos turísticos como um centro de convenções. Através de Lei Complementar, nº 182, de 28 de setembro de 1988, a prefeitura dava destinação a uma área de cerca de 74 hectares e entre as intervenções previstas, estavam relacionadas:

- Um *shopping center* de 900 metros de comprimento, 70 metros de largura e torre anexa com 20 pavimentos;
- Um hotel 5 estrelas;
- Um Centro de Convenções;
- Uma passarela de eventos culturais - Sambódromo;
- Edifícios comerciais e residenciais com 5 até 7 pavimentos;
- Uma avenida com 6 km de extensão; vias, viadutos e pontes;
- Além de estacionamentos e uma marina pública em frente ao hotel.



Figura 17- “Projeto Praia do Guaíba”

Fonte: Simon (2011).

O projeto “Praia do Guaíba” (Figura 17) observava a lógica da parceria da administração pública com a iniciativa privada para as requalificações da área do Cais Mauá e demais extensão da orla do Guaíba. (SIMON, 2011).

Sob a justificativa da impossibilidade da prefeitura e do governo do estado investirem os recursos financeiros dos seus orçamentos para as obras de requalificação do espaço público da orla, a proposição apresentada pelo governo municipal, à época, seguia a mesma fórmula: a revitalização seria realizada com a implantação de empreendimentos imobiliários, torres de escritórios, consultórios e comércio, *shopping center*, hotelaria e turismo de negócios.

O projeto apresentado pela prefeitura de Porto Alegre recebeu inúmeras críticas da sociedade e, já na época, estudo apresentado com o título de “Implicações Ambientais: uma avaliação do Projeto Praia do Guaíba”, alertava para as futuras consequências com a efetivação do projeto, como o risco de inundações, tipo do solo, questões climáticas e outros.(SUERTEGARAY; NUNES; MOURA, 1988).

Muito embora existissem linhas de crédito, principalmente internacionais, para o fomento de requalificações urbanas, o governo municipal dava prioridade ao modelo de uso do espaço público pela iniciativa privada sob o pretexto de

“impulsionar o turismo e a economia”. As manchetes da imprensa (Figura 18), à época, já demonstravam a polêmica entre a sociedade a respeito da iniciativa.

Juarez Fonseca ZH, 20/06/1987

Chegou a hora de nos devolverem o Guaíba

O projeto “Praia do Guaíba” é revolucionário; uma luz no fim do muro

Há algum tempo um europeu, em visita a Porto Alegre, disse que se sua cidade (não lembro qual) tivesse um rio como o Guaíba, seria uma das mais bonitas do mundo. Não falo em Veneza ou Amsterdam, cuja beleza depende vitalmente da água; mas imaginem Paris sem o Sena ou Londres sem o Tâmisa — isso que são rios estreitinhos, quase canais. E Porto Alegre, à margem dessa maravilha aquática chamada Guaíba, foi pouco a pouco afastando-se dela até chegar ao ponto em que hoje está; para vermos o rio, só subindo nos morros ou no alto dos edifícios. Falo da parte central da cidade, não dos bairros da zona Sul. Ao mesmo tempo em que se ganhava viadutos e um parque ótimo como o Marinha, Porto Alegre virou-se de costas para o Guaíba, através da construção do vergonhoso muro da Mauá e da elevação de uma futura perimetral, que hoje serve de abrigo para favelas cada vez maiores. Isso, em nome de uma provável enchente que poderá (ou não) vir no ano dois mil e sabe-se lá quantos.

Não sou tão velho assim, mas tive o prazer de sentar no cais atrás do Palácio do Comércio; tive o prazer de ver o porto nu, seu pórtico principal, sua movimentação; e até de ver o rio banhando a área onde hoje está o Parque Marinha e o Beira-Rio. Não sejamos, no entanto, saudosistas. Para ficarmos apenas no horrendo muro, ele lá está e lá há de ficar, até que uma grande enchente mostre a sua inutilidade e mostre também que ele serviu mesmo foi para alimentar o balanço da empreiteira que o construiu. Mesmo assim, sua feitura poderia ser minimizada, com os artistas da cidade tornando-o um painel das alegrias e ansiedades do momento. Mas e o resto de rio que ainda pode ser recuperado?

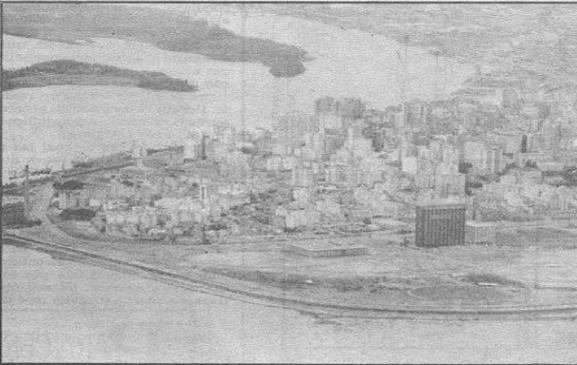
Algumas vozes já se levantam contra o projeto apresentado esta semana pelo prefeito Collares, de urbanização da orla que vai do Gasômetro até o Estaleiro Só. Vozes conservadoras e reacionárias, que se manifestam em nome de uma “pureza” que Porto Alegre não mais tem, pois já ultrapassou o ponto de não-retorno em termos de tradicionalismo na concepção urbana. Agora não tem mais volta, ou vai pra frente ou

fica pior do que está. O projeto “Praia do Guaíba” é a melhor idéia de urbanismo e recuperação do Guaíba que já surgiu. A Câmara dos Vereadores, que já avalizou prefetos tecnocratas nomeados, em discutíveis obras que endividaram a cidade, não irá agora manifestar-se contra esse projeto.

Falar, como estão falando, em uma “Copacabana porto-alegrense”, é babuquice sem tamanho. Vamos esquecer o provincianismo e pensar que a urbanização dessa faixa, com a transformação da velha usina em centro cultural, a construção de uma marina, de uma passarela para eventos populares, um grande hotel, bares de calçada e tudo o mais, situados de frente para o rio (sem interferir no parque), mudará não apenas a fisionomia da cidade, como poderá alterar sua própria psicologia atual. E na verdade, o sentimento psicológico de convívio com o rio é algo arraigado à história da cidade.

Na execução do plano, a partir do projeto do arquiteto Jorge Debiagi, fica

a questão de se a iniciativa privada vai ou não manipular as boas intenções da Prefeitura. Mas esse papo não pode interferir na aprovação da idéia, desde que fique tudo definido, com fiscalização do início ao fim. Tudo dentro de regras vantajosas para os dois lados. Ao mesmo tempo em que a cidade ganhará com a urbanização da área, a iniciativa privada não poderá fazer isso de graça. Deve-se pensar, antes de mais nada, que se trata de um projeto revolucionário. Se ele for aprovado, Porto Alegre não será mais a mesma. E quem sonha com uma cidade mais bonita, moderna e aberta, deve torcer para que isso aconteça. O projeto é uma luz no fim do muro. Imagine: vamos sentar para um chopinho no bar de calçada em uma bela tarde de primavera, fazendo hora para pegar um cinema no shopping ou para assistir um show no teatro da Usina. Ou vamos simplesmente namorar diante do rio ao pôr-do-sol. Ou tudo o que imaginarmos... se o mundo não acabar antes.



Finalmente uma idéia para devolver o Guaíba ao convívio da cidade

Figura 18 - Coluna de opinião no jornal Zero Hora, de 1987, sobre o projeto “Praia do Guaíba”
Fonte: Simon (2011).

Sobre essa ótica de parceria público-privada, à época da administração do prefeito Alceu Collares (1986-1988), manifestaram-se os engenheiros Hermes Vargas dos Santos e O’Neill de Lima Paz, do gabinete de Planejamento e Coordenação do Departamento Estadual de Rios, Porto e Canais:

Nos países desenvolvidos, dificilmente a administração pública abriria mão de tal parcela afeta aos recursos hídricos e aos interesses dos transportes em favor de um centro de comércio, lazer e turismo (*shopping center*) de valor cultural discutível (pressão imobiliária), considerando as diversas necessidades da população da Capital relativas a saúde, segurança, saneamento básico, habitação, transportes, educação e outros”, apontaram. (INFORMATIVO DOS PORTOS, 2016).

O projeto “Praia do Guaíba” sofreu grande oposição dos setores ambientalistas, como no ato simbólico “abraço ao Guaíba” (Figura 19) e nas opiniões de entidades de preservação do patrimônio histórico, e de militantes contrários à entrega de espaços públicos para concessão privada.



Figura 19- “Abraço ao Guaíba”, protesto ao projeto Praia do Guaíba, 1988
Fonte: Pacheco (2008).

Ao final dos debates e com a realização de muitos atos públicos, como a famosa escalada à chaminé da antiga Usina do Gasômetro (Figura 19), a situação demonstrou uma grande radicalização e enfrentamentos entre os grupos a favor e contra, sendo que pouco foi levado adiante do projeto original. (POA VIVE, 2010).



Figura 20- Manifestação contra o projeto “Praia do Guaíba”

Fonte: Poa Vive (2010).

As mobilizações contrárias ao projeto “Praia do Guaíba” e a ausência efetiva de grandes investidores para levar adiante o projeto fizeram com que este acabasse sendo não realizado (Figura 20). Na área, a única obra efetivamente realizada foi a pavimentação da Avenida Eduardo Pereira Paiva.

As gestões que se sucederam ao governo Alceu Collares, denominadas de Administração Popular (Partido dos Trabalhadores - PT e o Partido Comunista Brasileiro - PCB), a partir de 1990, também se envolveram com a questão da destinação da área do Cais Mauá. Ainda durante a gestão do prefeito Olívio Dutra houve a proposta de um restaurante popular e uma escola pública no espaço dos armazéns. Também foi proposta a criação de um complexo de escola e complexo cinematográfico, em 1998, na gestão de Raul Pont (PT) e nos anos seguintes, na gestão de Olívio Dutra como governador do estado do Rio Grande do Sul.

Em 1995, o então governo de Antônio Britto, (PMDB - Partido do Movimento Democrático Brasileiro), lança mais uma ideia de revitalização de uma área do Cais Mauá: desta vez, o projeto se propõe a transformar uma área de 2.300 metros quadrados em pólo cultural e gastronômico da cidade. Entretanto, foi mais um projeto que não avançou.

Entre 1996 e 1999, mais projetos surgiram a partir das iniciativas de governo estadual e governo municipal objetivando o renovar e qualificar o uso do espaço do Cais Mauá. O concurso público organizado em 1995 foi chancelado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil, Seção Rio Grande do Sul (IAB/RS), sob o nome de “Concurso Nacional Porto dos Casais”. O projeto vencedor previa a utilização 24 horas do espaço. Isto é, sempre haveria alguma opção de lazer pública ou privada a ser oferecida aos visitantes e à população local. (TREVISAN, 2004). Os partidos da base do governo chegaram a lançar um informativo (Figura 21) divulgando as mudanças no porto da capital.



Figura 21- Informativo partidário sobre o Projeto “Porto dos Casais”
Fonte: Simon (2011).

O concurso público organizado pelo governo do estado obteve a marca de 137 propostas inscritas. Nele, muitos arquitetos e escritórios de arquitetura e urbanismo apresentaram propostas de instalação de parques públicos na área.

Destacava-se ainda no projeto “Porto dos Casais” (Figura 22) a demolição do Muro da Mauá e a substituição do mesmo por um plano de contenção móvel.



Figura 22 - Material de divulgação do projeto vencedor do concurso “Porto dos Casais”

Fonte: Acervo Arquitetura Contemporânea no Rio Grande do Sul – Monitoramento e Acervo, Núcleo de Projetos, FAU/Uniritter.

Além disso, a avenida Mauá seria totalmente arborizada com cerca de 5 mil árvores. (TREVISAN, 2004). O projeto previa áreas comerciais, restaurantes, hotelaria, marina e diversos equipamentos multiuso. Desentendimentos acerca do projeto e sua viabilidade impediram a continuidade do mesmo.

Em 1999, o então prefeito Raul Pont apresentou proposta ao Ministério dos Transportes para que a gestão do porto fosse transferida para a Prefeitura de Porto Alegre, que tinha um projeto de revigorar a atividade do Cais e estimular a navegação. Na proposta inicial, a utilização do “Armazém das Tesouras” como um ponto de gastronomia e mais dois armazéns para a instalação de um ponto local do Centro Cultural Banco do Brasil. Uma vez abandonada a proposta, o projeto passou a ser a instalação de uma cervejaria no local. Assim, uma filial do bar Dado Bier foi instalada ao lado da Usina do Gasômetro, junto ao Armazém das Tesouras com a

promessa de uso e investimentos que qualificariam a área, transformando-a em espaço com bar, restaurante, casa de espetáculos e marina pública. Devido aos entraves burocráticos e ao incêndio do Armazém das Tesouras, segundo o empresário Eduardo Bier Côrrea, o projeto (Figura 23) foi abandonado.



Figura 23- Projeto de revitalização e construção de marina pública e equipamentos de bar, restaurante e espetáculos pela empresa Dado Bier Pub

Fonte: PORTO IMAGEM, 2011.

A imprensa (Figura 24) deu grande repercussão à desistência do empresário que foi locatário do espaço.

CAPITAL Trâmites na prefeitura fizeram empreendedor “perder tempo, dinheiro e paciência”

Empresário desiste do Dado Píer

HUMBERTO TREZZI

Porto Alegre vai ficar sem o Dado Píer, o megaprojeto de construir um complexo com restaurante, bar, praças públicas e pier ao lado da Usina do Gasômetro, à beira do Guaíba.

O empresário Eduardo Bier Corrêa, o Dado, entregou o escritório à prefeitura comunicando a desistência de tocar a obra, três anos depois de iniciado o projeto.

— Perdi tempo, paciência e dinheiro — diz o empresário.

Dono de duas das maiores danceterias de Porto Alegre, Bier apresentou em agosto de 2000 o projeto, quando surgiram as primeiras propostas para urbanizar o entorno do Gasômetro. Ele venceu uma licitação para utilizar o chamado Pavilhão das Tesouras, que seria restaurado e reaproveitado como ponto de lazer. O pavilhão foi destruído por um incêndio em 2001, e todo o projeto teve de ser revisto, com nova licitação.

Logo em seguida, a intenção de Bier de construir uma casa de espetáculos foi vetada pelo Conselho Municipal de Patrimônio Histórico e Cultural, sob alegação de que a altura do prédio projetado excedia o permitido na região. O empresário diz ter gasto R\$ 370 mil entre advogados, arquitetos e viagens para conhecer projetos semelhantes em portos como Barcelona, Lisboa e Buenos Aires.

No ofício encaminhado à Secretaria Municipal da Indústria e Comércio (Smic), Bier enumera duas razões principais para a desistência: possíveis investidores abandonaram o projeto, diante da demora. E ele teria perdido três anos e meio, dos 10 ganhos para explorar a concessão da área contígua ao porto.

— É muito pouco tempo para recuperar dinheiro investido e ter lucro. A burocracia venceu — afirma.

humberto.trezzi@zerohora.com.br

Megaprojeto na orla do Guaíba



Apresentado: em agosto de 2000

Última previsão de início das obras: abril

Previsão para término: novembro (nem começou)

Custo: aproximadamente R\$ 5 milhões

Área total do complexo: 15 mil metros quadrados

Os atrativos

- Restaurante para 400 pessoas
- Bar com capacidade para 400 pessoas
- Dois praças abertas ao público
- Pier
- Centro cultural para múltiplo uso

Simulação e realidade: incêndio do Pavilhão das Tesouras em 2001 (ao lado) obrigou reformulação de projeto original (ao alto)



Contraponto

O que diz a Secretaria Municipal de Indústria e Comércio (Smic):

O chefe de gabinete da Smic, Gilberto Beltrame — que recebeu o ofício de desistência do projeto Dado Píer —, diz que o grande entrave na aprovação do projeto foi o incêndio que destruiu o Pavilhão das Tesouras. Com isso, toda a licitação teve de ser refeita, os prazos para análises dos projetos aumentaram e o tempo gasto, também.

— Como empresário experiente que é, o senhor Bier deve entender que o serviço público tem prazos e até amarras específicas. Mesmo assim, o projeto tramitou com urgência — pondera.

Beltrame diz que está sendo estudada na Smic a possibilidade de acionar judicialmente o empresário Eduardo Bier por rompimento de contrato, mas não há ainda decisão tomada. Outra possibilidade é realizar nova licitação para urbanizar o entorno do Gasômetro.

Entrevista: Eduardo Bier Corrêa

“A burocracia matou meu projeto”

BANCO DE BASTON



Um dos mais conhecidos homens da noite porto-alegrense, o empresário Eduardo Bier Corrêa se diz amargurado. Em entrevista por celular a Zero Hora, em meio a uma reunião de trabalho, detalhou ontem por que desistiu do projeto. Confira a entrevista.

Zero Hora — Por que o senhor desistiu?
Eduardo Bier Corrêa — A burocracia da prefeitura matou o projeto. Perdemos muito tempo passando por três secretarias, cinco secretários (só na Smic) e três prefeitos. Foram três anos entre gabinetes, dos 10 que tinha para explorar a área. Resta muito pouco tempo para construir o prédio — levaria pelo menos um ano —, recuperar o dinheiro e ter uma margem de segurança de lucro.

ZH — O senhor perdeu dinheiro?
Bier — Dinheiro, tempo e paciência. A idéia era trabalhar uns quatro meses, dar um trato num bellissimo prédio. Veio o incêndio, e tivemos de recomeçar. Começaram a exigir um monte de coisas. Fiz projetos, contratei advogados, arquitetos, viajei pelo mundo, fiz maquetes. Gastei R\$ 370 mil. Mas só emperrava.

ZH — Um exemplo de burocracia...
Bier — Tinha intenção de fazer uma casa de espetáculos ao estilo Credisard Hall de São Paulo. Sairia R\$ 15 milhões. Os sócios investiriam dinheiro. O Conselho Municipal do Patrimônio Histórico vetou. Alegou que o prédio teria 21 metros de altura e o máximo permitido era 14, altura do terraço do Gasômetro. Não faltou vontade política. Os prefeitos Tarso, Pont e Verle apoiaram. Mas o processo burocrático na prefeitura é sobe-rano, está acima dos líderes municipais.

Figura 24- Reportagem do Jornal Zero Hora, 2002, Humberto Trezzi

Fonte: Simon (2015).

Após essas tentativas, existiram outras que, ou acabaram engavetadas por problemas burocráticos, ou foram sendo descartadas tendo em vista os diversos problemas para destravar uma operação de revitalização da área:

Sucumbiram diante de entraves técnicos, financeiros e até mesmo por disputas político-partidárias - maximizadas pelo fato de a área sofrer interferência das três esferas governamentais: está em solo porto-alegrense, portanto, deve seguir o regime urbanístico determinado pela Prefeitura; foi construída pelo Governo do estado, que regula a operação da atividade portuária através da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH); mas é zona de interesse nacional e área de Marinha, portanto, responde também à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e à Secretaria de Portos da Presidência da República. (HOFMEISTER, 2016d).

Em 2007, a governadora Yeda Crusius (PSDB, Partido da Social-Democracia Brasileira, 2007-2010) tornou pública uma solicitação à iniciativa privada para que esta realizasse “manifestação de interesse” quanto ao uso e ocupação da área. Apesar de ter sido alvo de uma impugnação, por parte da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), no dia 23 de dezembro de 2010, às vésperas do fim do mandato da governadora Yeda Crusius é assinado (Figura 25) o contrato entre a empresa vencedora (consórcio), Cais Mauá do Brasil S.A e o governo do estado para o processo de revitalização da área.



Figura 25-Assinatura do contrato de revitalização do cais do porto
 Fonte: Simon (2010).

À época, o governo anunciou e foi publicado pela imprensa que “A expectativa é de que as obras estejam concluídas até 2014, antes da realização da Copa do Mundo em Porto Alegre”. (CORREIO DO POVO, 2010).

Diversos são os questionamentos legais e jurídicos que se acumulam sobre todo o processo de escolha e assinatura do contrato com o consórcio vencedor:

Do projeto previsto para o Cais Mauá, pouco se conhece além do esboço feito a partir dos limites construtivos previstos em Lei Complementar 638/2010 - texto, aliás, que tem sua validade questionada por trazer em uma cláusula condicionante: ‘Os regimes urbanísticos [...] vigorarão até o dia 31 de dezembro de 2012, sendo assegurados aos investidores que licenciarem e iniciarem suas obras’. Mais de cinco anos se passaram desde a assinatura do contrato e entre processos judiciais, investigações do Ministério Público e questionamentos da população que cobra transparência no processo, as poucas manifestações do consórcio Cais Mauá do Brasil S.A. são referentes ao adiamento do início das atividades. O empreendedor não concede entrevistas. O poder público dificulta o quanto pode o trabalho de reportagem, há uma espécie de lei do silêncio sobre o caso. [...] Com todos os prazos previstos no contrato inicial vencidos, o Cais Mauá é atualmente uma área cercada e vigiada por um grupo de seguranças privados. Entradas e saídas são regradas e limitadas à área onde opera a linha do catamarã. (HOFMEISTER, 2016d).

Outra questão preocupante quanto à transparência da parceria público-privada para a revitalização é o que o poder público está deixando de receber pelo negócio. O Dossiê Cais Mauá, do Jornal Já, fez uma grave denúncia sobre a questão:

Na contramão do preço pago, a área concedida para a iniciativa privada aumentou. Há 20 anos, eram aproximadamente 140 mil m², enquanto hoje, o consórcio tem nas mãos 181 mil m², quase um terço a mais. Cada metro quadrado do Cais Mauá custará ao empreendedor menos de R\$ 1,40 por mês enquanto o valor médio de aluguel na região, segundo os Dados do Mercado Imobiliário proporcionados pela corretora de imóveis virtual Viva Real, é de R\$ 24,00. (HOFMEISTER, 2016d).

Durante os anos 2000 até o período pré-Copa do Mundo de 2014, a área foi utilizada/locada para diversos eventos, como as áreas de exposição das primeiras edições da Bienal do Mercosul, da Feira do Livro de Porto Alegre, da Feira Internacional de Artesanato, os espaços de debates dos Fóruns Sociais Mundiais I e II. A edição de 2003 da Casa Cor (mostra de *design* e interiores) também foi realizada nos armazéns do cais do porto. (TREVISAN, 2004).

Os ateliers das escolas de samba de Porto Alegre, nos meses que antecediam o período carnavalesco também se localizavam nos armazéns do cais do porto na área do Cais Mauá. Até 2003, os desfiles do carnaval ocorriam na região do Centro Histórico da cidade e os armazéns, por cerca de três meses, funcionavam como oficinas de construção dos carros alegóricos e de confecção das fantasias. A partir de 2004, o evento foi transferido para a periferia da cidade, na região norte, no Porto Seco. Eventos particulares, como lançamentos de produtos e exposições também foram realizados naquele espaço. Todas estas atividades confirmaram que o antigo espaço destinado ao trabalho e à economia, ressurgia com uma vocação para a cultura, as artes e o entretenimento.

O andamento do projeto da empresa Cais Mauá do Brasil S.A., em relação às autorizações e licenças necessárias para a revitalização teve um processo lento e burocrático. Tanto que, nesta questão, é unânime a opinião, seja dos favoráveis ou contrários ao projeto escolhido, de que a morosidade quanto à definição do processo foi prejudicial à cidade.

Elencamos alguns eventos importantes no processo de tramitação:

- 16/10/2012 - Contratação da empresa ABG - Engenharia e Meio Ambiente para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (EIA-RIMA) - Revitalização do Cais Mauá;
- 14/08/2013 - Entrega da primeira versão do EIA - RIMA na Prefeitura Municipal de Porto Alegre e na Casa Civil do Estado do Rio Grande do Sul.

- 01/07/2015 - Entrega da versão final do EIA-RIMA - Revitalização do Cais Mauá na Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM) da Prefeitura Municipal de Porto Alegre;
- 18/09/2015 - Realização da Audiência Pública sobre EIA-RIMA - Revitalização do Cais Mauá no Ginásio do Grêmio Náutico União (GNU);
- 13/11/15 - Protocolo na SMAM das respostas aos questionamentos formulados durante a Audiência Pública;
- 18/12/2015 - Aprovação do EIA-RIMA pela SMAM;
- 23/12/2015 - Protocolo do Estudo de Viabilidade Urbanística - EVU na Comissão de Análise Urbanística e Gerenciamento (CAUGE) da Prefeitura Municipal de Porto Alegre;
- 02/08/16 - Protocolo do EVU revisado na CAUGE;
- 14/09/2016 - Aprovação do EVU pela CAUGE;
- 01/11/2016 - Aprovação do EVU pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental (CMDUA);
- 08/11/2016 - Homologação do EVU pelo Prefeito Municipal de Porto Alegre;
- 08/11/2016 - Protocolo dos Projetos Arquitetônicos na Secretaria Municipal de Urbanismo (SMURB); e
- 17/11/2016 - Expedição da Licença Prévia pela SMAM.

Entre os eventos elencados na tramitação do processo, importante é destacar a realização da audiência pública e os tempos de elaboração do Estudo e Relatório de Impacto Ambiental- EIA/RIMA e do Estudo de Viabilidade Urbanística- EVU. A análise destes fatos e elementos, no histórico do processo de viabilização da revitalização, contribui para a compreensão das contradições e posicionamentos dos atores envolvidos na disputa.

A audiência pública convocada pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente - SMAM de Porto Alegre realizou-se no dia 18 de setembro de 2015 no Ginásio de Esportes do Clube Grêmio Náutico União. A audiência, obrigatória por lei, realizou-se longe da área central da cidade, o Centro Histórico (local onde está localizado o porto e palco de manifestações cívicas e políticas). Participaram da audiência pública cerca de 400 a 500 pessoas, entre autoridades e movimentos a favor e contrários ao projeto. A maioria das pessoas presentes na audiência se posicionou de forma crítica a alguns pontos do projeto. Assim registraram o Jornal

SUL21(FOGLIATTO, 2015) e Correio do Povo (JÚNIOR, 2015) em reportagens no dia seguinte.

As maiores polêmicas apresentadas pelo público presente e algumas entidades, disseram respeito às edificações privadas na margem do Guaíba, a construção de um *shopping center* e a previsão de um estacionamento com 4.000 vagas de automóveis (enquanto a previsão de bicicletário era de 300 vagas).

Durante a apresentação dos relatórios e as falas das autoridades, em diversos momentos houve interrupção em virtude de protestos dos presentes. Segundo o Jornal Sul21, um dos momentos de maior embate se deu quando, aberto o debate, foram lidas perguntas pré-escritas com autorias desconhecidas. A partir deste momento, as perguntas por escrito foram lidas em bloco, permitindo que mais presentes pudessem usar a palavra e questionar ou apoiar o projeto. O jornal Correio do Povo destacou a fala do diretor de Operações do Cais Mauá, Sérgio Lima, que afirmou:

O projeto prevê a criação de 20 mil empregos diretos e indiretos, além de injetar R\$ 1 bilhão na economia da Capital. É uma obra privada de caráter público. Vai ser bom para Porto Alegre porque vai trazer turistas e mais dinheiro em turismo. (JÚNIOR, 2015).



Foto 26- Audiência Pública sobre o Projeto Cais Mauá

Fonte: Foto: Joel Vargas/PMPA/Divulgação CP

Sobre a audiência (figura 26), ficou constatado um grande grau de acirramento nos ânimos dos presentes de diversos posicionamentos quanto à revitalização. Enquanto um grupo de apoiadores do projeto, segundo o Jornal Sul21,

cantava “Privatiza tudo!” e em seguida, “Fascistas, petistas, esquerdistas!”, por outro lado, o grupo que criticava o projeto entoava a palavra de ordem “Não vai ter *shopping!*”. Tal ambiente não contribuiu para o desenvolvimento do debate e teve chancela em algumas autoridades presentes, como quando um representante da Sociedade de Engenharia, elogiando o projeto do consórcio, afirmou que “estava muito triste por ver pessoas que não sabem nada sobre a cidade de Porto Alegre se manifestar contrários ao projeto”. (FOGLIATTO, 2015).

O que também chamou a atenção em relação aos prazos e aos encaminhamentos do processo de revitalização foi a rapidez com que foram realizadas as aprovações técnicas do EIA-RIMA e do EVU, em contradição com os longos períodos sem qualquer informação sobre o andamento das questões relativas ao início das obras na área do porto.

Contraditoriamente, se é verdade que existe uma burocracia nos órgãos públicos, em diversos momentos os períodos de longa espera pelo andamento se deveram muito mais à morosidade do consórcio escolhido. Quando o poder público esteve com os estudos de posse para poder analisar e decidir, em diversas ocasiões estes estudos foram aprovados sem que qualquer observação ou crítica fosse assimilada. Um exemplo concreto é uma série de observações e críticas realizadas ao EVU, onde não foi levada em conta a análise de técnicos da Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC, de que a via pública onde será instalado o estacionamento para 4.000 vagas já é uma região com graves problemas de trânsito.

É importante assinalar que, chama a atenção o fato de que, entre a entrega da versão final do EIA-RIMA pelo consórcio na SMAM e sua aprovação decorreram apenas cinco meses. Neste sentido, prazos muito pequenos destinados ao debate com a sociedade e uma análise mais ampla das observações, sugestões e contrapartidas necessárias ao encaminhamento do projeto.

Inicialmente, a expectativa do consórcio vencedor era de iniciar as obras ainda no mês de janeiro de 2017, o que de fato não ocorreu. Pelo projeto, a primeira fase será de revitalização dos 11 armazéns.

Desenvolvido por dois escritórios de arquitetura, a espanhola B720 Arquitetura do Brasil e Jaime Lerner Arquitetos Associados, o projeto prevê espaços culturais no pórtico e mais dois armazéns, seis armazéns destinados à gastronomia e varejo, um cais para praça de alimentação e outro para o setor de serviços. Um

dos terminais será uma estação hidroviária e há previsão de 10 praças nos espaços abertos entre os armazéns.

Em 2016, o processo de revitalização pelo consórcio vencedor foi alvo de diversas ações judiciais que questionaram a viabilidade e legalidade do negócio: o movimento “Cidade que Queremos” entrou com representação no Ministério Público do Rio Grande do Sul (MP/RS) questionando o fato do concessionário não ter apresentado as garantias financeiras (500 milhões de reais) para viabilizar a primeira parte da revitalização programada, conforme o contrato. No segundo semestre do mesmo ano, em 4 de novembro, o Ministério Público de Contas do estado do RS solicitou a suspensão do contrato, tendo em vista que, segundo o próprio Ministério Público: “Decorridos mais de cinco anos da assinatura do contrato, permanecem sem resolução questões com significativo potencial para comprometer a viabilidade do empreendimento”. (HOFMEISTER, 2016d).

Ainda em 2016, as seguintes entidades da sociedade civil entraram com ações contra o Consórcio Cais Mauá do Brasil S.A.: Agapan (Associação Gaúcha de Proteção ao Ambiente Natural), MOGDEMA (Movimento Gaúcho de Defesa do Meio Ambiente), Coletivo Cais Mauá de Todos, Associação Comunitária do Centro Histórico e Observatório de Metrôpoles.

Assim como o Ministério Público, entre outras questões relevantes levantadas pelas entidades, encontra-se o fato de que o consórcio vencedor não possui ativos suficientes para levar a obra adiante em suas diversas fases, ainda mais com as constantes trocas e mudanças recentes na divisão societária do consórcio. Um elemento significativo da iniciativa das entidades que se posicionaram contrárias ao projeto vencedor é que uma das propostas apresentadas previa um parque no local onde está sendo previsto um *shopping center*.

Uma questão relevante foi a publicação, em 6 de dezembro de 2016, no Diário Oficial da União, de portaria² que delimita o entorno de bens tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Arqueológico Nacional - IPHAN e que estabelece normas para as intervenções em bens inseridos em uma determinada área. Nesta portaria está incluído o conjunto dos armazéns da área do Cais Mauá.

Na portaria em questão, uma das questões centrais e que remete ao projeto de revitalização proposto é a recomendação específica para a altura máxima

² Portaria nº 483, 6 de dezembro de 2016, Ministério da Cultura, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Diário oficial da União de 07/12/2016 (nº 234, Seção 1, p.16).

permitida de novas edificações para a área delimitada, no caso, de 7,5m (sete metros e cinquenta centímetros), o que veta a proposta de um *shopping center* com altura superior a esta no local. O poder público e as entidades envolvidas, assim como o consórcio vencedor se depararam, então, com mais uma situação de litígio no longo processo de revitalização do cais.

No final de 2016, a prefeitura de Porto Alegre manifestou preocupação com o início imediato das obras no local, previstas em três fases e que deveriam iniciar em janeiro de 2016. Durante todo o ano de 2017, as obras não foram iniciadas.

Para a compreensão mais aprofundada e detalhada da lógica que levou a este processo de revitalização em Porto Alegre será necessário, na sequência, analisarmos o processo histórico de transição dos modelos de gestão e projetos que serviram de influência neste caso. No caso de Porto Alegre, a passagem da década de 1970 para 1980 foi o período de transição da ditadura militar que vigorou no país por 21 anos e o início da “Nova República”, período assim denominado como o processo de redemocratização do país e suas instituições, com o retorno da escolha por voto direto do povo.

A partir da derrota da candidatura dos militares no Colégio Eleitoral que elegeu os presidentes da República, em 1985, novos atores políticos passam a atuar nas diversas áreas da gestão pública e, com estes, novos projetos e formas de gestão, influenciando decisivamente nos projetos que se apresentam para planejar as cidades. A lógica de gestão irá definir em muito no conteúdo desses projetos.

4 A LÓGICA DA REVITALIZAÇÃO

A década de 1980 marcou politicamente o país com a redemocratização, pondo fim à longa ditadura militar iniciada com o golpe de 1964. Neste período, os prefeitos das capitais dos estados da federação eram indicados, sem eleição direta, devido à caracterização destas cidades como áreas de segurança nacional. A primeira eleição pelo voto direto foi retomada em 1985, exatamente no ano em que a oposição ao regime, aproveitando-se de uma dissidência no partido situacionista (a Arena - Aliança Renovadora Nacional) conseguiu derrotar o candidato oficial dos militares.

Em Porto Alegre, cidade com grande influência trabalhista, corrente política originada através de líderes gaúchos como Getúlio Vargas, Alberto Pasqualini e Leonel Brizola (que foi prefeito da cidade), o primeiro prefeito eleito pelo voto popular após a redemocratização foi Alceu de Deus Collares, do PDT - Partido Democrático Trabalhista, sucedâneo do antigo PTB - Partido Trabalhista Brasileiro, de Getúlio e João Goulart. Collares fez uma gestão baseada na grande bandeira nacional do PDT à época: prioridade à construção de escolas de turno integral. Entretanto, sua gestão também foi marcada pela proposta de criação de fóruns consultivos como estímulo à participação popular nas discussões sobre a cidade. Através da Lei Complementar nº195, de 30 de novembro de 1988, são criados os Conselhos Populares. Em sendo um fórum de consultas e proposições, as entidades comunitárias participavam de debates sobre os problemas da cidade e opinavam sobre as soluções e prioridades de cada região do município. (BUSATTO; FEIJÓ, 2006). A lei criava 17 (dezesete) conselhos temáticos onde seriam tratados os assuntos de cada tema referentes a Porto Alegre. A ampla maioria dos conselheiros eram lideranças de bairros. Antes da promulgação da lei, os conselhos já estavam sendo implantados na prática.

Foi no governo do prefeito Alceu Collares que surgiu a primeira proposta de requalificação da orla do Guaíba, na extensão entre a Usina do Gasômetro até o parque Marinha do Brasil e que previa, além da atual Avenida Edvaldo Pereira Paiva, conhecida pela população como avenida “Beira-Rio”, a construção de prédios de escritórios, uma avenida de eventos (sambódromo) e outros equipamentos urbanos. Após protestos de organizações de proteção ao meio ambiente e de

debates na Câmara de Vereadores, o projeto foi abandonado e a avenida Beira-Rio foi inaugurada ainda incompleta no encerramento de seu mandato, em 1988.

4.1 Porto Alegre, dos Conselhos Populares e Orçamento Participativo ao empreendedorismo e gestão urbana de mercado

O processo de democratização da participação da sociedade nas definições de demandas da cidade foi ampliado com a eleição, em 1988, de Olívio Dutra, do Partido dos Trabalhadores para a prefeitura. Com um programa oposicionista e propostas de “participação popular”, a nova gestão foi construindo a nova forma de administrar a cidade sem um modelo pré-estabelecido. Uma das diferenças entre o modelo dos Conselhos Populares da gestão anterior e o novo modelo de orçamento participativo é que, enquanto no anterior, as representações e o processo estavam previstos em lei, o novo processo não era regido pelas leis municipais e trabalhava com a participação direta dos cidadãos. Sobre estas transformações, Arno Augustin (1994, p.59) argumenta:

O processo de construção do Orçamento Participativo demonstrou que a democracia direta exige necessariamente um grande dinamismo, sem prender-se a soluções pré-concebidas. A própria população organizada orienta mudanças no sentido do aperfeiçoamento das regras de funcionamento, procurando sempre uma participação maior. Neste sentido, a Prefeitura, até o momento, optou por não regulamentar o processo, uma vez que essa regulamentação implicaria em rigidez nas definições.

A implantação da consulta popular e definição das prioridades orçamentárias da gestão municipal, conhecida como “orçamento participativo”, em Porto Alegre, enfrentou polêmicas quanto à sua originalidade. O debate sobre o pioneirismo da ideia é sempre levantado quando este assunto vem à tona. Há, desde informações que indicam a gestão do prefeito Bernardo de Souza, do PSB à época (1982), em Pelotas, como introdutor do sistema de orçamento participativo. Outras informações também trabalham com indicações de que cidades do interior de Santa Catarina já usariam instrumentos semelhantes a este para definir prioridades com consulta à população.

O fato é que, muito embora semelhantes, o modelo criado e que ficou conhecido mundialmente como “OP - Orçamento Participativo” de Porto Alegre foi sendo construído a partir do primeiro ano (1989) e no decorrer da primeira gestão do PT na cidade.

Segundo Iria Charão, líder comunitária e uma das assessoras do governo municipal encarregada de implantar o Orçamento Participativo, foi no dia a dia da gestão que o modelo de participação popular foi sendo construído, sem regras e organização previamente elaboradas:

Esse processo de participação era também uma grande escola popular, de aprendizado, protagonismo e de construção de uma grande rede de solidariedade entre as pessoas. O conhecimento foi fazendo com que as pessoas se abrissem mais, fossem mais solidárias e enxergassem que outras regiões da cidade precisavam muito mais do que a sua naquele momento. Esse é um legado importante que infelizmente está morrendo agora, pois está reinando o ‘farinha pouca, meu pirão primeiro’. (WEISSHEIMER, 2014).

A dificuldade de implantação da proposta de participação dos cidadãos em debater o orçamento municipal esbarrava em diversos obstáculos, sendo um dos mais fortes a cultura assistencialista que transformava tanto o poder executivo quanto o legislativo em “balcões de negócios”.

O fato é que a adoção das políticas de participação popular, dos conselhos populares da gestão do prefeito Alceu Collares - que tiveram pouca efetivação - até as primeiras rodadas do Orçamento Participativo, iniciaram um processo de mudança na realidade da cidade. As primeiras manifestações de desconfiança começaram a ser substituídas, no decorrer do processo de debates e decisões, em credibilidade pela efetivação das políticas traçadas e as realizações em obras e políticas públicas.

Mesmo alguns vereadores da bancada de situação, no caso do PT e do PCB, no primeiro mandato, mostravam-se desconfiados e desconfortáveis com a descentralização dos debates e das definições das prioridades da cidade, a partir dos debates do orçamento participativo. Através dele, a partir de seu funcionamento efetivo já no segundo ano do mandato da Administração Popular, a Câmara de Vereadores e grande parte da população da cidade passaram a confiar no processo de participação e cidadania. Relativamente ao primeiro ano do processo, houve um

aumento da participação dos cidadãos de maior poder aquisitivo e grau de instrução no decorrer das gestões seguintes. (FEDOZZI et al., 2013).



Figura 27- Rodada do Orçamento Participativo, Porto Alegre
Fonte: SLIDE SHARE, 2010.

No decorrer da década de 1990, o processo de discussão (figura 27) aliado à efetivação das prioridades escolhidas pelas comunidades e as melhorias significativas nos índices de qualidade de vida e eficiência de diversas empresas públicas, contribuíram para a construção de uma marca da cidade: a participação popular e a qualidade de vida. O Relatório de Desenvolvimento Humano da ONU (Organização das Nações Unidas), de 2002, enfatizou a questão da participação popular em Porto Alegre e a associou às melhorias na qualidade de vida da cidade. Segundo o jornal Extra Classe, “as melhorias para a população pobre foram notáveis”. Destaca ainda que os investimentos no saneamento básico e na educação se devem ao Orçamento Participativo.

Em relação à expectativa da população da cidade em relação ao período de vigência deste processo de “abertura” e “descentralização” das decisões da cidade, combinadas com a efetivação das melhorias físicas, é importante dizer que a aceitação foi tornando-se expressiva, mesmo da grande maioria que não participava diretamente do processo. Em dezembro de 1996, 72,7% dos porto-alegrenses consideravam a gestão da cidade “ótima ou boa”. (DIAS, 2002, p.27).



Figura 28-Faixa na entrada de uma reunião do Orçamento Participativo
 Fonte: Ong Cidade/Arquivo

Desde 1989, de um total de 9.268 demandas, 6.873 foram concluídas (74,16%) até novembro de 2016 e outras 2.395 (25,84%) encontravam-se em aberto (BELMONTE, 2017). Com o passar dos anos, diversas modificações foram sendo realizadas na forma de organizar o Orçamento Participativo em Porto Alegre (Figura 28). Essas modificações, em algumas questões, são apontadas como as razões para a perda da força mobilizadora e decisória do instrumento de participação popular. Para Iria Charão, em entrevista em 2014 para o jornal Sul21, “o legado de solidariedade e cidadania do Orçamento Participativo está se perdendo”. Segundo a mesma, o instrumento passou a ser meramente reivindicatório, deixando para trás o elemento fundamental que era a cooperação entre as regiões da cidade. Os debates faziam que os representantes tivessem a noção dos problemas de toda a cidade e não apenas da sua rua ou de seu bairro.

Segundo Luciano Fedozzi, em entrevista à revista on-line Instituto Humanitas, da Universidade do Vale do Rio dos Sinos - Unisinos, de 24 de agosto de 2016, o Orçamento Participativo, em Porto Alegre perdeu três princípios essenciais:

Ele perdeu o caráter contra-hegemônico que estava na sua gênese, de estabelecer um processo de cogestão, um real compartilhamento do poder de decisão. Ou seja, não se pressupõe que a população tenha um poder total de decisão sobre a totalidade dos investimentos porque o governo municipal, com a sua legitimidade oriunda do processo eleitoral, tem a

responsabilidade de propor obras de interesse para a cidade. O que ele tem que fazer é compartilhar, no OP, decisões que são oriundas das demandas de infraestrutura e serviços urbanos das comunidades mais necessitadas. Esse princípio de poder real de decisão é contra-hegemônico porque historicamente, em geral, os processos participativos foram mais de consulta, e não de decisão. Outro princípio contra-hegemônico que nasceu com o OP é a chamada inversão de prioridades, ou seja, historicamente o poder Executivo privilegiava investimentos em áreas de moradia de classe média e que contavam com infraestrutura e serviços urbanos, e a ideia do OP era justamente priorizar investimentos em áreas mais necessitadas. Esse critério de inversão de prioridades foi se perdendo ao longo do tempo. O terceiro princípio é o exercício da soberania popular através de um processo que reúne, ao mesmo tempo, democracia direta e participativa à medida que o OP elege representantes, que são os conselheiros do conselho e os delegados que formam os fóruns de delegados. O OP tem ao mesmo tempo um momento de democracia direta que são as assembleias e um momento de democracia participativa. (FACHIN, 2016).

Ainda, segundo Fedozzi, “[...] o balanço desses 26 anos mostra que as transformações em termos de consciência social existem, mas estão muito abaixo daquilo que se poderia imaginar e muito distantes do que o discurso político e partidário prevê”. (FACHIN, 2016).

As mudanças sociais e políticas no decorrer das últimas décadas não deixaram de influir no andamento das discussões do Orçamento Participativo. O discurso forte do empreendedorismo e das gestões eficientes nas esferas públicas foi determinando mudanças no processo participativo de Porto Alegre.

Após anos de modificações na primeira década do século XXI e gradativa perda de interesse das populações mais necessitadas nas decisões do OP, o mesmo foi se enfraquecendo sem que houvesse grande resistência do conjunto da população da cidade.

Em 23 de março de 2017, dois meses após a sua posse, o prefeito de Porto Alegre, Nelson Marchezan Jr. (PSDB), comunicou aos conselheiros, durante o V Seminário Porto Alegre em Análise, que o Orçamento Participativo estava suspenso. Com um discurso forte em defesa de um novo modelo de gestão e do empreendedorismo e das parcerias público-privadas, o prefeito defendeu mudanças no modelo de funcionamento do instrumento de participação das definições de prioridades para a cidade.

Ao contrário do que se possa pensar inicialmente e o que os estudos indicam, não foi a mera troca de governos contrários a esse tipo de democracia direta com a participação popular sob o Orçamento Participativo que provocou a transição para o modelo de gestão referenciado no empreendedorismo urbano e na gestão urbana de

mercado. As transformações foram sutis, mas começaram já nas gestões da chamada “Administração Popular”, com a influência de ideias que já faziam sucesso nos Estados Unidos e Europa em se tratando de como governar as cidades.

Segundo Clarice de Oliveira (2013, p.95):

A capital gaúcha foi governada por 16 anos consecutivos (1989-2003) pela Frente Popular, coligação liderada pelo PT. Nesse período, Porto Alegre se tornou referência por adotar políticas que não privilegiassem exclusivamente as elites locais. Em especial, o mandato de Olívio Dutra (1989-1992) tratou de temas até então inovadores no Brasil, como o enfrentamento com os empresários do setor de transporte urbano, uma política voltada para o setor da habitação de interesse popular que promoveu a urbanização de vilas nos seus locais de origem, mesmo que em áreas valorizadas, e a implementação do OP.

A busca por soluções modernas para a administração das grandes cidades fez com que muitos gestores, dos mais diversos matizes ideológicos, buscassem soluções a partir das realidades brasileiras e em outros países. A partir do exemplo das “renovações urbanas” que ficaram mundialmente famosas, a partir de novos paradigmas de planejamento e gestão urbana, foram organizados seminários, debates, palestras e até um Congresso da Cidade.

Oliveira (2013), registra que um dos palestrantes destes eventos, no caso o 1º Congresso da Cidade, realizado em dezembro de 1993 no governo Tarso Genro, foi Jordi Borja, consultor espanhol e que escreveu na publicação *As ideias que vão mudar a cidade nos próximos anos*. Para Oliveira (2013, p.96):

A palestra de Borja trouxe temas como a competitividade interurbana e a formação de coalizões com o setor privado para criar uma ancoragem local para a globalização. Borja (1993, p.15, grifo meu) afirmou que não se deve temer grandes investimentos em infraestrutura, pois “uma cidade grande precisa de **grandes obras**. [grifo nosso].

E prossegue a autora, registrando a importância que Borja enfatiza nas alianças do setor público com o privado para as cidades do futuro:

O consultor catalão apresentou o caso de Barcelona, com a opção por grandes projetos nos quais a cidade existente se ligaria com a cidade futura. Além disso, exaltou os Jogos Olímpicos como uma oportunidade para gerar um tipo de dinâmica diferente da até então existente, entre os níveis de governo. Sobre a relação com o setor privado, Borja (1993, p.16, grifo meu) deixou clara a linha a seguir: ‘É preciso dizer que existe uma única maneira de obter a **participação do setor privado**, que é **garantindo-lhe lucro**. Estou convencido de que não se pode fazer uma cidade democrática e eficiente a partir do mercado, porém também é impossível construir uma

cidade sem utilizar o mercado, e isto obriga a renúncias'. (OLIVEIRA, 2013, p.96). [grifo nosso].

Assim, segundo Oliveira (2013), percebe-se a influência de Borja na elaboração do 2º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA) da cidade:

Este eixo é composto por um quadro de leis e dois Anexos, sendo que cada um trata dos dois eixos da estratégia: o Programa de Habitação de Interesse Social, em que são gravadas as Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS); e o Programa de Projetos Especiais. Note-se que, se por um lado, é formalizada uma política de reforma urbana; por outro, ocorre uma flexibilização de leis a serviço do mercado e do crescimento econômico. (OLIVEIRA, 2013, p.97).

As questões apontadas por Borja quanto ao desenvolvimento das cidades futuras podem ser observadas na constituição do 2º PDDUA, que define as regiões mais valorizadas da cidade como estratégicas de serem adotadas pelo setor privado para a implantação de Grandes Projetos Urbanos - GPUs.(OLIVEIRA, 2013). Segundo o PDDUA, em seu artigo 55,

São chamados de Projetos Especiais aqueles que envolvem grandes áreas (podendo atingir todo um bairro); os projetos de grande porte de uma única empresa, ou mesmo aqueles em áreas menores que tenham uma característica especial, seja em função da atividade que se quer instalar, de uma paisagem, de uma árvore ou um prédio que se queira preservar, por exemplo. Isto significa que áreas ou terrenos com problemas ou conflitos serão solucionadas por projetos especiais, enquanto as situações normais serão analisadas pelas regras gerais. Os Projetos Especiais são discutidos entre a Prefeitura e todos os envolvidos, para que se encontrem soluções criativas no sentido de solucionar os problemas identificados. Este projetos podem ser de iniciativa do próprio Município ou de particulares. Operação Concertada é o acordo onde se estabelecem os compromissos para cada projeto.

Mas afinal, o que é o empreendedorismo urbano, o planejamento estratégico de cidades e o *marketing* urbano, conceitos tão difundidos como soluções para os novos desafios das metrópoles?

As características do governo empreendedor, segundo Clarice de Oliveira (2013, p.26), começaram a ser observadas a partir da década de 1980:

Na década de 1980, vários foram os casos de governos de cidades norte-americanas que adotaram uma postura empreendedora. As medidas tomadas contemplavam a privatização de empresas públicas, a criação de parceiras público-privadas e a abertura para formas alternativas de realização de serviços públicos. Os termos 'administração de empresas' e 'cidades auto-suficientes' passaram a fazer parte vocabulário corrente dos agentes públicos.

Segundo os conceitos de “cidade-mercadoria”, na ótica de Otília Arantes, Carlos Vainer e Ermínia Maricato (2000, p.78), a ideia de “empreendedorismo urbano”, trabalhada por David Harvey (2005) e os estudos de Fernanda Sánchez (2003) sobre *marketing* urbano diversos desses elementos são verificados na hora de definir as políticas urbanas nas metrópoles globalizadas.

David Harvey, em seus estudos sobre O Capital, de Karl Marx e o capitalismo do final do século XX, trata de questão fundamental para compreendermos as relações quanto à propriedade da terra e o uso do espaço pelo capitalismo. Segundo David Harvey (2013, p.471):

A teoria da renda fundiária resolve o problema de como a terra, que não é um produto do trabalho humano, pode ter um preço e ser trocada como uma mercadoria. A renda fundiária, capitalizada como o juro sobre algum capital imaginário, constitui o “valor” da terra. O que é comprado e vendido não é a terra, mas o direito à renda fundiária produzida por ela. O dinheiro exposto é equivalente a um investimento que rende juros. O comprador adquire um direito sobre as receitas futuras antecipadas, um direito sobre os frutos futuros do trabalho.

A propriedade da terra, portanto, garantirá riqueza ao seu proprietário. Nas cidades, a propriedade da terra urbana pode, conforme a política definida, valorizar o seu valor de uso ou o seu valor de troca. Conforme Clarice de Oliveira (2013), uma das estratégias do chamado empreendedorismo urbano trabalha no sentido de transformar a imagem das cidades:

A transformação em uma imagem de cidade próspera modifica, como um todo, o valor da terra. Fato que se intensifica nos bairros ou entornos de áreas renovadas ou diretamente modificadas por *shoppings*, estádios, museus, etc. Acontece, então, a fetichização do espaço urbano e a ênfase no valor da troca, ao invés do valor de uso. (OLIVEIRA, 2013, p.38)

Para Vagner (2011), em sendo a cidade uma mercadoria no atual contexto do mundo globalizado, ela necessita ser vendida, o que precisa de instrumentos como o *marketing* urbano, fator decisivo para a venda do produto cidade ou de seus espaços. David Harvey (2005, p.167) afirma que:

[...]a abordagem ‘administrativa’, tão característica da década de 1960, deu lugar a formas de ação iniciadoras e ‘empreendedoras’ nas décadas de 1970 e 1980. Nos anos recentes, em particular, parece haver um consenso geral emergindo em todo o mundo capitalista avançado: os benefícios positivos são obtidos pelas cidades que adotam uma postura empreendedora em relação ao desenvolvimento econômico.

Conforme já exposto na temática e nos objetivos deste trabalho, constata-se a partir das últimas décadas do século XX e no início deste, uma mudança nos discursos e práticas dos gestores das metrópoles. Diversos autores e pesquisadores contribuem de forma fundamental nos estudos sobre a temática da cidade e seus espaços enquanto produtos, planejamento e o *marketing* urbano.

Para Fernanda Sánchez (2003), os primeiros modelos de sucesso da renovação no planejamento estratégico e produção do espaço surgiram nos Estados Unidos, nas décadas de 70 e 80 do século passado e depois na Espanha. A partir dos anos 90 do século XX, na América Latina, inúmeros prefeitos de cidades médias e grandes passaram a assumir um discurso da mudança dos paradigmas do planejamento urbano assentado em debates e discussões públicas e participativas com a sociedade civil por um planejamento urbano estratégico e técnico, calcado em sugestões e orientações propostas por assessorias e consultorias e escritórios de arquitetura e engenharia.

Segundo Duarte e Czajkowski(2007) e Fernanda Sánchez(1999, 2001), a partir da análise das novas políticas públicas adotadas não só no Brasil, mas também em outros países do mundo, e particularmente relacionadas com a promoção das cidades na esfera local, regional e global, denominam tal processo de *marketing* urbano ou “*city marketing*”.

Diversos candidatos a “prefeitos-gestores” de inúmeras cidades brasileiras, em especial Porto Alegre, vêm aderindo a um discurso preconizando a adoção de administrações “técnicas” que adotassem e assumissem um papel voltado a inserir as cidades aos métodos de eficiência, competitividade e inserção no jogo global da “venda” de imagens e marcas.

Segundo Kotler e Keller (2012, p.3), “O *marketing* envolve a identificação e a satisfação das necessidades humanas e sociais”. Uma das mais sucintas e melhores definições de *marketing* é a de “suprir necessidades gerando lucro”. Dessa forma, a ferramenta do *marketing* aliada à ideia de que é preciso assegurar que a cidade-mercadoria seja planejada e gerida como uma empresa e com objetivos claros de obtenção de produtividade e competitividade, necessita se adequar tal qual uma empresa: “se o assunto é *business* melhor deixá-lo nas mãos de *businessmen*”, afirma Vainer (2011, p.87). E prossegue:

Lógica implacável: um novo conceito de planejamento impõe novos atores; o *market lead city planning* exige que os protagonistas das ações e decisões sejam os mesmos que protagonizam as peripécias do mercado. A *parceria público-privada* assegurará que os sinais e interesses do mercado estarão adequadamente presentes, representados, no processo de planejamento e decisão.

Segundo Sánchez (1994) apud Fernanda Sánchez (2003, p.55), o *marketing* urbano é o “mecanismo institucional de promoção e venda das cidades”. Para Fernanda Sánchez (2003, p.98), “a política de *marketing* urbano é uma ferramenta poderosa de difusão do discurso. O *marketing* urbano permite identificar as profundas conexões entre os campos da cultura, da comunicação e da política, que nela atuam para tornar hegemônicas determinadas leituras do espaço”. Em concordância com Sanchez, Oliveira (2013) define o *marketing* urbano como uma ferramenta do empreendedorismo urbano, que se utiliza desta e da parceria público-privada, “na qual o setor público oferece as condições para que grupos específicos lucrem com a difusão de uma determinada imagem de cidade”.

Os processos relativos ao *marketing* urbano difundem, nas cidades onde aplicam o seu planejamento estratégico, a ideia de que as transformações levadas a cabo pela iniciativa privada em parceria com a gestão pública tornarão a vida dos habitantes do lugar com mais qualidade. Entretanto, não revelam que as decisões sobre o que, como e aonde a vida nos espaços urbanos passará a fluir dependerá, a partir de então das deliberações dos conglomerados privados detentores do direito de definir estas questões vitais para os cidadãos.

Mariana Fix (2001, p.116-117), ao abordar a questão dos mega-projetos e dos novos conceitos de urbanismo e planejamento urbano, como a tese das “cidades mundiais”, trabalha com o histórico de condições prévias para tais objetivos, como a parceria público-privada. Neste sentido, a autora aponta tal parceria como sendo uma espécie de “tábua de salvação” para a economia tanto do Estado como da iniciativa privada. Para Fix (2001), “urbanistas, arquitetos, administradores públicos, políticos e empreendedores imobiliários” servem-se de tal “fórmula mágica”. Ainda sobre o negócio da parceria, escreve a autora:

O Estado transforma-se, assim, no principal ‘sócio’ da iniciativa privada na renovação urbana de algumas áreas, funcionando como um grande empreendedor imobiliário. O poder público é quem realiza os investimentos iniciais do empreendimento, como a instalação da chamada ‘âncora’ (ou ‘motor’) da Operação Urbana: uma obra que seja capaz de incentivar o investidor imobiliário a atuar na região. Os riscos de prejuízo para o estado

são altos e o reembolso, se vier, é apenas a longo prazo. Para o setor privado, ao contrário, as possibilidades de lucro são ampliadas e os riscos diminuídos. (FIX, 2001, p.117).

Dessa forma, mantém-se e reforça-se a concentração de poder e riqueza nas mãos de uma elite econômica. Porém, com a parceria público-privada, justifica-se e legaliza-se de forma moderna o processo, aparentemente financiado pela iniciativa privada. Nos casos em que os governos não entram com uma obra “âncora”, acabam por financiar através de mecanismos públicos a própria iniciativa privada para que esta a realize, através de empréstimos a juros baixos e longos prazos de financiamento. Ou a estratégia de “compor grandes parcerias justamente como o poder público: a empresa entrava com o financiamento e o governo, com a “terra barata”, como no caso do *World Financial Center*”, em Nova Iorque. (FIX, 2001, p.120).

Os efeitos da financeirização da economia a partir da difusão do neoliberalismo puderam ser fortemente sentidos nas economias latino-americanas e do Brasil nos anos 1990. Durante os governos Collor (1990-1992) e Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), o discurso e as práticas de privatização e desregulamentação da economia, apoiadas nas orientações dos organismos internacionais como o Banco Mundial e o FMI atraíram capitais externos para investimentos no Brasil.

Tal processo de transformação das cidades exige que o Estado assuma um papel de “promotor” das condições para que tal parceria seja realizada, facilitando tanto os agentes privados quanto os públicos a efetivarem seus objetivos na promoção das cidades a uma escala mundial. Essa “parceria” entre capital e poder público e as relações muitas vezes “próximas” entre as duas esferas, motiva que muitos funcionários de alto escalão de empresas privadas sejam oriundos de governos ou de empresas estatais.

Em contrapartida, Oliveira e Novais, (2013, p.186) alertam para o fato de que nem todo o grande projeto urbano brasileiro pode ser “claramente relacionado ao processo de globalização” ou que “tampouco se pode dizer que um grande projeto urbano é uma manifestação do processo contemporâneo de globalização do capital”. E acrescenta:

Aparentemente, muitos chamados GPUs (Grandes Projetos Urbanos) referem-se mais a processos eminentemente locais que, entretanto, podem,

em seu discurso de legitimação, referir-se a representações sobre o mundo globalizado, especialmente a projetos internacionais supostamente bem sucedidos. (OLIVEIRA e NOVAIS et al, 2013, p.186).

Os grandes projetos urbanos de sucesso ao redor do mundo apostam numa “arquitetura do espetáculo”. (VAINER, 2011). Ao contrário das renovações urbanas da década de 1960, que exigiam um modernismo austero, projetos como o de Baltimore, nos EUA, e sua revitalização são replicados em uma série de cidades com o objetivo de “criar uma imagem positiva de si mesmas”. No entanto, tal exigência expõe o fato de que tais centros urbanos acabam demonstrando duas realidades totalmente díspares no que tange às condições de vida para os diferentes grupos sociais: a cidade com componentes urbanos sofisticados e de primeiro mundo e a cidade para a grande massa trabalhadora, dos grandes setores desfavorecidos e de baixo poder aquisitivo. (FIX, 2001).

Durante o período de preparação para a Copa do Mundo de 2014, muitos agentes privados e mesmo públicos utilizaram-se do discurso de *marketing* urbano para a promoção de Porto Alegre. Utilizou-se por demais o jargão de necessidade um outro tipo de gestão, baseado na parceria público privada para elencar a cidade no cenário internacional. (MACEDO et al., 2017).

Peter Hall (1995, p.413) define a nova “parceria” entre estado e capital e o novo planejamento urbano, como um processo em que:

Uma nova e radical elite financeira tomava efetivamente posse da cidade, liderando uma coalizão pró-crescimento que habilmente manipulou o apoio público e combinou fundos federais e privados para promover uma urbanização comercial em grande escala.

As cidades tornam-se espaços para a manipulação do capital e seus interesses: desregulamentação do ordenamento urbano, promoção de uma indústria cultural de qualidade discutível, a espetacularização através do capitalismo de imagens e a arquitetura de negócios. A cidade que não se dobrar a este conjunto de itens de uma “requalificação urbana” não poderá aspirar a condição de uma cidade global. (ARANTES; 2011). Conclui os autores:

Para encurtar: deu-se o que estamos vendo, algo como um pensamento único das cidades - em que se casam o interesse econômico da cultura e as alegações culturais do comando econômico - que ronda as cidades em competição pelo financiamento escasso no sistema mundial, e por isso mesmo compartilhado à revelia das preferências político-ideológicas dos

administradores de turno. Num universo tão unidimensional assim, por certo não ocorrerá a ninguém considerar uma aberração histórica o programa suicida do capitalismo global. (ARANTES, 2011, p.67).

As propostas de associação entre o poder público e a iniciativa privada são questionáveis enquanto encerram dentro de si uma lógica totalmente anacrônica com a possibilidade de ambas as partes sempre serem beneficiadas e todos os atores do espaço envolvido serem positivamente contemplados com as melhorias urbanas. Na grande maioria das vezes, sem um planejamento urbano público, quem ganha é o capital.

Os defensores das mudanças no planejamento urbano das cidades exigem que estas se abstenham de fazer a regulação do planejamento e que este seja assumido como uma cooperação entre o Estado e as empresas. Para Otília Arantes, Carlos Vainer e Ermínia Maricato (2000), não podemos ter ilusões quanto o que verdadeiramente propõem as elites econômicas: o fim da “separação rígida entre o setor público e privado”, projeto de Castells e Borja para as relações público-privadas, nada mais é do que a “participação direta, sem mediações, dos capitalistas e empresários nos processos de decisão referentes ao planejamento e execução de políticas [...] até que ponto não seria abusivo continuar, a esta altura, a qualificá-las de públicas?”. (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000, p.88).

Essas propostas de transformação não teriam aceitação caso não houvesse uma enorme difusão de ideias e mesmo publicidade acerca das vantagens da iniciativa privada sobre o poder público. Enormes espaços anteriormente ocupados por bairros industriais abandonados, habitações populares, campos de futebol, chácaras e outros vão sendo transformados em projetos imobiliários de grande vulto e voltados para o consumo. E a propaganda indica que estes projetos, onde pessoas vivem, moram, consomem e se divertem são os verdadeiros enclaves da qualidade de vida.

Como destaca Padilha (2006, p.25),

em nome da tal qualidade de vida, a urbanidade vai sendo remodelada, à medida que os espaços públicos comuns, geridos pelas prefeituras ou governos estaduais, passam a ser insuficientes, impróprios ou inseguros (por diversas e complexas razões) para o convívio social ou para as atividades de lazer das pessoas.

David Harvey (2005, p.232), destaca ainda, a questão do capital simbólico coletivo que se vincula a cidades pelo mundo afora através de características de cada lugar como singularidade, autenticidade, particularidade e especialidade. São estes marcos simbólicos que, vinculados a algum espaço urbano, possuem a capacidade de atrair os fluxos de capital. Cidades com estas qualidades, enfatiza o autor, “elevam o seu quociente de capital simbólico e aumentam seus marcos de distinção, para melhor basear suas alegações relativas à singularidade geradora da renda monopolista”. É por isto que cidades como Bilbao, na Espanha, consegue provocar tanto alarde, já que as rendas monopolistas e suas instituições financeiras estão dispostas a financiar projetos como aquele e outros pelo mundo afora.

Ermínia Maricato (2015) observa a questão das cidades em sua condição atual e sua relação com os capitais da seguinte forma:

Os capitais que ganham com a produção e exploração do espaço urbano agem em função de seu valor de troca. Para eles, a cidade é mercadoria. É um produto resultante de determinadas relações de produção. Se lembrarmos que a terra urbana ou um pedaço de cidade, constitui sempre uma condição de monopólio - ou seja, não há um trecho ou terreno igual a outro, e sua localização não é reproduzível - estamos diante de uma mercadoria especial que tem o atributo de captar ganhos sob a forma de renda. A cidade é um grande negócio e a renda imobiliária, seu motor central. (MARICATO, 2015, p.23).

E define como o Estado se comporta nas relações quanto aos investimentos urbanos:

Por outro lado, o Estado tem práticas de investimento regressivo definidas por interesses diversos. Queremos lembrar aqui três linhas de orientação do investimento público urbano: a) aquela orientada pelos interesses do mercado imobiliário, cujo motor é a valorização imobiliária; b) aquela definida pelo *marketing* urbano, cujo motor é a visibilidade; e c) aquela definida pela relação clientelista, que responde a interesses eleitorais. Essa última pode até implicar investimentos em áreas pobres, mas subverte uma orientação de investimento que poderia ser dada pelo planejamento urbano. (MARICATO, 2009, p.10).

Emerge, neste cenário, o *marketing* urbano como um instrumento que modifica na essência as relações entre poder público, iniciativa privada e os conceitos e práticas de planejamento urbano. Para Fernanda Sánchez (2003, p.26), o *marketing* urbano é “muito mais do que um simples procedimento específico”. Segundo a autora:

Sua emergência e ascensão, na esfera das políticas urbanas de virada de século indicam também a emergência e ascensão de uma nova ideologia do planejamento e ação, uma nova visão de mundo que se impõe na orientação dessas políticas. (SANCHEZ, 2003, p.26).

Na era do *marketing* urbano, as relações e articulações entre o poder estatal e as empresas estão tão imbricadas que é possível afirmar a transformação das últimas em verdadeiras entidades políticas com legitimação e validade para influenciar e até mesmo definir as políticas públicas. (SÁNCHEZ, 2003, p.33). O planejamento urbano fica assim, condicionado aos interesses de empresas locais e transnacionais visando o lucro e especulando com o espaço urbano. De um lado, uma demanda reprimida em relação a habitação, lazer, saúde, espaços de convivência, mobilidade urbana. De outro, a concentração quase total de investimentos em alguns “espaços fortificados”, detentores de todo o tipo de recurso tecnológico e sofisticação, matéria-prima que o *marketing* urbano necessita.

4.2 O consórcio-empendedor e o projeto

O projeto para a revitalização do Cais Mauá tem como maior atrativo a localização privilegiada na cidade de Porto Alegre. As características da área (Figura 29), conjugando elementos naturais, históricos e paisagísticos colocam o terreno que se estende pelas margens do Guaíba, na área do chamado “Centro Histórico”, como um potencial plano de sucesso comercial na captação de investidores privados.



Figura 29- Área do porto a ser revitalizada
Fonte: Falcão (2015).

A opção do poder público, tanto o poder estadual como o poder municipal em bancar a revitalização no modelo público-privado, transferindo a responsabilidade e os lucros para um terceiro ao invés de potencializar a área com recursos próprios, produziu um processo de difícil encaminhamento quanto aos procedimentos adotados no concurso para a escolha do projeto até a concessão definitiva das licenças para o início das obras.

Desde a licitação, o consórcio que venceu o edital, Cais Mauá do Brasil S.A, sofreu diversas modificações e aumentou significativamente o seu capital social, muito embora nunca tenha conseguido comprovar possuir os valores necessários para o encaminhamento das diversas fases previstas pelo edital. Ainda que essa fosse uma exigência que constasse em uma das cláusulas da licitação. Aliado a isso, os anos de espera e aguardo de todas as questões burocráticas concernentes à liberação das obras foram marcados por um silêncio absoluto dos representantes do consórcio empreendedor.

O trabalho investigativo realizado pela jornalista Naira Hofmeister, responsável pelo trabalho denominado “Dossiê Cais Mauá”, do Jornal Já, aponta um trâmite com diversas situações questionáveis do ponto de vista legal e ético. As primeiras movimentações em torno do edital para escolha do projeto, já em 2007, passaram a ser cercadas de questionamentos, conforme aponta Hofmeister:

Quando a governadora Yeda Crusius (PSDB, 2007-2010) convocou a iniciativa privada a entregar “Propostas de Manifestação de Interesse” pela

obra de revitalização do Cais Mauá, em julho de 2007, três equipes entraram na disputa. Um ano depois, o governo anunciava os integrantes do grupo escolhido para desenvolver estudos que subsidiariam o edital de licitação, entre os quais estavam duas firmas espanholas: Gestio Serveis Trade Center (GIS) e *Strategy Planning Implementation Manegenent* (Spim), que depois apareceriam na composição do consórcio Cais Mauá do Brasil S.A em 2010. Também já é dessa época a participação dos arquitetos Jaime Lerner e Fermín Vázquez, que seguiram trabalhando para o grupo após a realização da licitação, em 2010. (HOFMEISTER, 2016c).

Os grupos e escritórios de arquitetura e engenharia que se interessaram no concurso foram desistindo a partir do momento que foram informando-se das exigências do edital da licitação. Essas exigências levaram o Tribunal de Contas do Estado - TCE/RS a levantar suspeitas e apurar irregularidades, como o consórcio vencedor não comprovar liquidez de R\$ 400 milhões de reais e a apresentação do projeto executivo em até 120 dias, cláusulas que não foram levadas em conta para a definição do vencedor. Tais cláusulas fizeram com que os demais concorrentes desistissem de participar do processo tendo em vista os prazos exíguos e o valor necessário a ser comprovado. O consórcio vencedor nunca comprovou possuir tal valor exigido.

Uma reportagem investigativa realizada pelo jornal Zero Hora, datada de 28 de outubro de 2015 reforça as conclusões acerca dos problemas de cumprimento do edital e do contrato, já apontados por entidades, agentes públicos e pelo próprio TCE-RS. Segundo a matéria:

Documentos obtidos por Zero Hora por meio da Lei de Acesso à Informação indicam que a empresa Cais Mauá do Brasil teria descumprido itens do contrato ao desrespeitar prazos para apresentar projetos e documentos, alterar a composição acionária do consórcio sem autorização prévia e não comprovar capacidade financeira para tocar a obra. A auditoria do TCE recomendou que o Estado regularizasse as pendências 'sob pena de rescisão do contrato de arrendamento'. (GONZATTO, 2015).

A reportagem diz claramente e mostra o trecho (Figura 30) do relatório em que o TCE aponta a irregularidade já detectada no início do processo, que demoveu outros concorrentes, ou seja, a inexistência de garantias financeiras de parte do consórcio:

Em que pese o pagamento do arrendamento por parte PCMB (a Cais Mauá do Brasil), a mesma não cumpre as suas obrigações contratuais e não inicia sequer as obras de restauro dos armazéns, uma vez que não tem capacidade financeira para tal feito. Resultando na interdição da área do

Porto Cais Mauá e impedindo o acesso da população ao Cais. (GONZATTO, 2015).

Em que pese o pagamento do arrendamento por parte PCMB, a mesma não cumpre as suas obrigações contratuais e não inicia sequer as obras de restauro dos armazéns, uma vez que não tem capacidade financeira para tal feito. Resultando na interdição da área do Porto Cais Mauá e impedindo o acesso da população ao Cais”.

Figura 30- Relatório do TCE

Fonte: Gonzatto (2015).

Neste sentido, o TCE concluiu em 2013 um relatório originado a partir de um pedido de investigação ao Ministério Público de Contas - MPC, feito pelo deputado estadual Raul Pont - PT. Foi avaliado pelo tribunal que, como o prazo para a entrega de documentação por parte da empresa vencedora já havia sido esgotado, o Estado poderia romper unilateralmente o contrato. Segundo o que foi publicado no Jornal Já, no “Dossiê Cais Mauá”:

Como o prazo para a entrega de tais documentos já havia se esgotado, a avaliação do TCE era de que o Estado poderia romper o contrato unilateralmente. A interpretação se secundava em pareceres semelhantes provenientes da Contadoria e Auditoria Geral do Estado (Cage) e da comissão de fiscalização da própria Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH). O governo da época, comandado por Tarso Genro (PT, 2011-2014), não acatou a determinação, decisão que foi reiterada recentemente pela gestão de José Ivo Sartori (PMDB), após um exame do contrato e das denúncias que durou nove meses. ‘Encontramos muitas falhas de comunicação e interpretações equivocadas, mas revisando os procedimentos e procurando respostas técnicas, concluímos que não há irregularidades’, pondera o diretor-geral da Secretaria dos Transportes, Vanderlan Frank Carvalho, que coordenou o Grupo de Trabalho responsável pela avaliação. (HOFMEISTER, 2016c).

Entre o final da licitação e a escolha do vencedor e a entrega efetiva das licenças para o início das obras, o consórcio movimentou seu capital diversas vezes, trocando seus acionistas. A detentora da concessão, no caso, Cais Mauá S.A. promoveu uma série de operações de captação de recursos e de venda das ações do consórcio. Segundo o “Dossiê Cais Mauá”, quando a empresa foi registrada, seu capital social se compunha de R\$ 1 mil, assim divididos entre quatro empresas espanholas e uma empresa brasileira (HOFMEISTER, 2016c):

- Contern (BRA): 10%;
- Iberosport Asesores de Inversiones (Iberosport - ESP): 10%;
- Gestio I Serveis Trade Center (GIS - ESP): 40%;

- Strategy Planning Implementation Management (Spim - ESP): 26%;
- Solo Real State (Solo - ESP): 14%.

Segundo a mesma reportagem, entre outubro de 2012 e novembro de 2013, o capital saltou para R\$ 11,5 milhões de reais.

Entre as questões que vêm à tona e levantam hipóteses de favorecimento na análise dos procedimentos relativos à licitação que declarou o consórcio Cais Mauá do Brasil S.A. como vencedor, é que uma delas demonstra que o grupo que concorreu teve uma vantagem importante sobre qualquer outro possível concorrente: empresas que participaram do grupo de estudos que elaborou o conjunto de diretrizes para o concurso, passaram a ser parte constituinte do consórcio Cais Mauá.

Muito embora estivesse claro, a partir da Lei que rege as Licitações, a proibição para a participação do autor dos estudos no processo de concurso, isso ocorreu e até hoje não foi apresentado pelo empreendedor o detalhamento da obra, conforme reportagem investigativa de Naira Hofmeister:

De fato, a Lei de Licitações veda a participação do 'autor do projeto, básico ou executivo, pessoa física ou jurídica' na licitação, porém, em 2007 o Governo do estado parecia contar com essa possibilidade: 'As despesas realizadas pelo autor ou responsável pela proposta serão ressarcidas pelo vencedor de posterior licitação, desde que os estudos sejam efetivamente nela utilizados e o autor ou responsável não participe ou, caso participe, não se sagra vencedor do certame', determinava o decreto que criou a Comissão Técnica de Avaliação do Projeto de Revitalização do Cais Mauá. Sequer a Secretaria de Urbanismo de Porto Alegre conhece com profundidade o que está previsto e cobra, por exemplo, um '3D' do *shopping*, para avaliar sua estética e o impacto na paisagem do entorno. (HOFMEISTER, 2016b).

É interessante registrar, sobre a não apresentação dessa documentação, que a explicação dada pelos representantes do governo do estado é que essa falha não é do consórcio e sim do próprio Estado por ter havido "falha" no momento de redação do documento. Estas foram as palavras do diretor-geral da Secretaria dos Transportes, Vanderlan Frank Carvalho: "Possivelmente onde deveriam ter escrito projetos básicos, escreveram projetos executivos". (HOFMEISTER, 2016b). Assim, enquanto o poder executivo da cidade de Porto Alegre e os órgãos de controle viam o descumprimento de cláusulas contratuais, os demais agentes públicos, em especial os do Estado do RS responsabilizavam a "má redação" dos documentos como o problema que originou tais descumprimentos.

Em 2014, a Justiça chegou a analisar uma das diversas ações para a suspensão das obras no Cais Mauá, ainda que nenhuma movimentação dessa ordem tivesse sido iniciada na área. Foi uma ação movida pelo Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga nos Portos Fluviais do Estado RS e que foi analisada pela 9ª Vara Federal de Porto Alegre. A ação cautelar foi movida pelo sindicato tendo em vista a verificação de várias irregularidades no processo. Segundo o jornal Correio do Povo, vários entes públicos constataram problemas no empreendimento:

De acordo com o autor, as anormalidades teriam sido constatadas em atividades de fiscalização realizadas pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), pela Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH), pelo Instituto do Patrimônio Histórico, Artístico e Nacional (Iphan) e pelo Tribunal de Contas do Estado (TCE). Entre os fatos apontados, estariam a falta de comprovação da existência de recursos para a execução das reformas, a não apresentação dos projetos executivos de todo o complexo e a previsão de derrubada de armazém tombado como patrimônio histórico. Além da arrendatária e do Estado, o sindicato também arrolou a União, o Ministério Público Federal (MPF), a Antaq, a SPH e o Iphan como réus no processo. (CORREIO DO POVO, 2014).

Outro elemento a se destacar como fator importante no processo de discussão e decisões acerca da revitalização, é o da liberação das licenças e a aprovação de uma nova lei que alterou os índices construtivos para a área do porto destinada ao projeto. A Lei Complementar 638/210, que previa a permissão de construção do permissionário de edificações com até 100m de altura. Sobre esta questão, Oliveira (2013, p.146) destaca:

A Lei Complementar nº 638/2010 [...] definiu, então, as regras de usos da área do projeto Cais Mauá e instituiu o novo regime urbanístico. O local era gravado no PPDUA (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental) como Área Especial com regime urbanístico próprio. A Lei instituiu usos com apelo turístico, tais como centro de convenções, centro de educação ambiental, museu de tecnologia, centro de referência de artesanato, espaço para incubadoras de empreendimento de base de tecnologia. Ficou assegurada uma área para embarque e desembarque de transporte hidroviário, espaço para realização de feiras e outras atividades públicas, e espaço reservado para a Feira do Livro. A Lei também contemplou diferentes parâmetros para cada subunidade, sendo uma delas libera a construção de edificações com altura de até 100m com índice de Aproveitamento 1,9.

Durante o período de tramitação da lei na Câmara de Vereadores de Porto Alegre, os diversos órgãos da Prefeitura, responsáveis pela tarefa de levar adiante o

projeto viram-se pressionados pelos interesses de uma aprovação rápida e sem questionamentos do projeto. Articulações foram realizadas nas diversas esferas de poder. Com o projeto avalizado e estimulado pelo poder estadual, a prefeitura de Porto Alegre, através de seus órgãos ficou responsável por realizar a aprovação das licenças necessárias para o início das obras. (OLIVEIRA, 2013).

Uma questão de importante relevância neste processo é a que diz respeito à forma com que se viabilizou a estrutura burocrática para dar viabilidade ao projeto. Neste sentido, a criação do Gabinete de Desenvolvimento e Assuntos Especiais (Gades) na prefeitura é um dos elementos significativos que remete aos interesses econômicos na viabilização do negócio:

Em 2012, sob a Lei nº 11.397/2012 foi criado o Gabinete de Desenvolvimento e Assuntos Especiais (Gades), subordinado diretamente ao Gabinete do Prefeito. Conforme Art. 5 da Lei, “é finalidade básica do Gades a captação de recursos externos, para ampliar a capacidade de investimentos no Município de Porto Alegre, por meio da articulação e do fomento de parcerias público ou privadas, viabilizando execução de projetos especiais” (PORTO ALEGRE, 2012, p.2). O Gades se torna, então, o setor responsável por projetos especiais como o Cais Mauá e Revitalização da Orla do Guaíba. É importante notar que foi nomeado para o cargo Edegar Tutikian, integrante da Comissão de Revitalização do Cais do Porto no governo do estado durante a gestão de Yeda Crusius. Neste cenário, os técnicos da ex-SPM, atual SMURB³, são mais uma vez colocados à parte do processo. (OLIVEIRA, 2013, p.147).

Em diversos momentos da tramitação do projeto de revitalização, porém, as relações entre os poderes e grupos interessados no avanço das obras de revitalização do cais do porto estiveram estremecidas. A sobreposição de poderes foi ficando clara quando, entre outras questões, surgiram críticas à concentração de poderes entre alguns representantes dos poderes públicos interessados na aprovação rápida do projeto.

Uma destas rugas ocorreu entre a representação do governo municipal na Câmara de Vereadores, através do vereador Mathias Nagelstein e o representante do trâmite do projeto no governo do município, Edegar Tutikian. Segundo a reportagem do Jornal Já, publicada no portal do TCE/RS, de 14 de março de 2016, a relação entre os dois agentes públicos estremeceu:

Por trás das críticas de Nagelstein se entrevê uma inusitada situação segundo a qual, sendo a Secretaria do Urbanismo responsável pelo

³ Secretaria Municipal de Urbanismo.

planejamento da cidade (este, aliás, era o nome da pasta até poucos anos atrás), está relegada a segundo plano do debate. Um exemplo é a definição de que a contrapartida viária à revitalização será o prolongamento da rua Ramiro Barcelos entre a Voluntários da Pátria e o Cais Mauá. 'Não há no projeto qualquer conexão com a área da rodoviária, com o Quarto Distrito. E aí vem a EPTC e pede uma obra lá na Ramiro?', ironiza. Nagelstein se ressentido do mero papel coadjuvante que foi designado para sua pasta, que sequer consegue se reunir com os arquitetos do empreendimento para debater pontos como este. "Estamos forçando para que a interlocução seja direta. Não precisamos da mediação de outra secretaria", defende. É uma referência a Edegar Tutikian, o homem forte do projeto que conduz o debate sobre a revitalização desde os anos 2000. Primeiro no Estado, como diretor da Caixa RS no governo Germano Rigotto ou coordenador da Comissão de Revitalização na gestão Yeda. Com a eleição de Tarso Genro, passou a coordenar o trabalho através da prefeitura. Toda a articulação do projeto passa por Tutikian que, mesmo trabalhando na esfera municipal não se furta a responder questionamentos - inclusive oficiais - feitos à órgãos do Estado, por exemplo. (HOFMEISTER, 2016b).

Os auditores do Tribunal de Contas do Estado emitiram nota documentando que o governo do estado, através da Casa Civil e da Superintendência de Portos e Hidrovias era responsável oficialmente pela fiscalização do contrato e realizar as tratativas necessárias para o bom andamento das obras junto ao empreendedor. Neste sentido, foi verificado pelo Tribunal, que estava ocorrendo uma fiscalização deficitária. Entre os problemas apontados, estava indicada a falta de aplicação de multas quanto aos atrasos na entrega da documentação exigida.

Durante o período entre 2010, quando foi assinado o contrato, até início de 2018, o consórcio responsável trocou de acionistas diversas vezes, o que levantou diversas suspeitas sobre a viabilidade financeira do empreendedor e a solidez do mesmo para tocar adiante um projeto tão audacioso. O fato de não conseguir apresentar as garantias financeiras exigidas no edital e a ausência de transparência e diálogo com a sociedade, dos órgãos responsáveis às entrevistas para a imprensa, levantavam ainda mais as suspeitas sobre o negócio. Muito embora os órgãos do governo do estado e da prefeitura de Porto Alegre nunca tenham apontado qualquer irregularidade, a gestão financeira do consórcio Cais Mauá S.A. já esteve nas mãos de muitos sócios.

Em 2010, segundo reportagem do jornal Zero Hora, os operadores do negócio eram liderados por quatro empresas espanholas: Iberosport, GIS, Spim e Solo. Além delas, uma brasileira também participava da divisão societária: a Contern. A partir de 2012, uma nova empresa aportou no negócio: a NSG, que mudou de nome para ICLA e administrava um fundo de investimentos cuja denominação era RSB1. A nova composição passou a contar com uma associação de as empresas (holding)

denominada GSS e a Contern, pertencente esta última ao grupo Bertin. (GONZATTO, 2018).

No ano de 2014, a empresa ICLA Trust (antiga NSG) modifica o nome do fundo que administrava para Fundo de Investimentos em participações Cais Mauá do Brasil Infraestrutura. Este fundo passou a realizar a captação de recursos para o consórcio e é o seu maior acionista. Os investidores do fundo são, em sua maioria, fundos de previdência, como os ligados às cidades de Palmas, capital do Tocantins e de Oeiras, no estado do Pará. Chama a atenção a participação do Instituto de Previdência do Estado do Rio Grande do Sul, o IPE/RS.

É importante destacar aqui a participação do fundo de previdência IPE/RS. Em meio a uma das maiores crises econômicas vividas pelo estado do Rio Grande do Sul, com salários parcelados dos servidores públicos, um fundo público administrado em parte pelo estado do RS injeta parte de suas economias em um investimento de risco, com possibilidades de perdas totais dos investimentos.

Além dos questionamentos com relação aos contratos e garantias financeiras, durante o processo de debates acerca do projeto apareceram críticas ao modelo de negócio proposto. Reportagem do jornal eletrônico “Jornalismo Ambiental”, da Universidade UniRitter, trouxe à tona discussão sobre a possibilidade de ganhos para o patrimônio público. A partir de um estudo realizado por dois professores da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), Gustavo Inácio de Moraes e Adelar Fochezatto, do Programa de Pós-Graduação em Economia, foi desenvolvida uma avaliação sobre os impactos econômicos do projeto de revitalização. Este estudo trabalhou os elementos econômicos, sociais e tributários em dois momentos: o período de construção e o de exploração plena do projeto:

Segundo o estudo, o investimento bruto na fase de construção soma aproximadamente R\$ 675,4 milhões, distribuídos nos dois anos previstos inicialmente para a execução das obras. A remuneração dos empregos diretos e indiretos gerados na fase de construção do complexo poderia alcançar mais R\$ 177 milhões, durante o período de execução da obra. Já durante a sua operação plena, o complexo poderia gerar, segundo o mesmo estudo, mais de R\$ 216 milhões em tributos todos os anos. Deste valor, aproximadamente R\$ 73 milhões em Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS). O empreendimento poderia assim gerar impactos econômicos, sociais e tributários relevantes na economia do Estado, desde sua fase de construção, mas principalmente na fase operacional. (ALVES et al., 2017).

Por outro lado, os questionamentos acerca desses “ganhos econômicos” são apresentados pelos oponentes do projeto:

Os benefícios econômicos apontados pelo estudo, no entanto, são questionados. Segundo Rafael Passos, presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil no Rio Grande do Sul (IAB/RS), o projeto se inicia em um plano de negócios e não em um plano urbanístico: ‘Há inversão de uma lógica, onde nós entendemos que a economia deve estar sempre a serviço da qualidade de vida. E quem trata com a qualidade de vida é o planejamento urbano. E, bom, a economia tem que estar ali para viabilizar o projeto, e não ao contrário, onde o projeto viabiliza um plano de negócios. Foi isso que aconteceu ali’, questiona Rafael Passos. (ALVES et al., 2017).

A posição de Rafael Passos é acompanhada pelo professor Francisco Marshall:

O vice-presidente da Amacais e também professor de história na Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Francisco Marshall, que considera o projeto de revitalização formalmente incorreto, acredita que há especulação imobiliária nesse caso ‘em altíssimo grau, e igualmente seu efeito nocivo no comportamento de autoridades’. (ALVES et al., 2017).

A opinião expressa pelas entidades que questionam o projeto foi rebatida de pronto, na mesma reportagem, pelo vereador Valter Nagelstein (PMDB), que defende o projeto:

Por outro lado, o vereador do PMDB Valter Nagelstein questionou, irritado, esse pensamento: ‘Investir e desenvolver um projeto e depois vender é uma especulação imobiliária?’. ‘É preciso saber primeiro o que é uma especulação imobiliária. É o mercado que assim funciona, é a roda que assim gira’, afirma Nagelstein. (ALVES et al., 2017).

O vereador não deixou de expressar sua indignação com as críticas e demonstrou o viés político-ideológico que apareceu nas falas e opiniões na disputa de narrativas acerca da revitalização do Cais Mauá:

Ainda incomodado sobre a questão da ‘especulação’, o vereador acusou que a pergunta ‘provavelmente foi feita por alguém que tem uma visão esquerdista do processo, que acha possível que o mundo funcione sem ter lucro, achando injusto que as pessoas queiram legitimamente ganhar’. (ALVES et al., 2017).

Uma das percepções que se estabeleceu nas entidades e personalidades envolvidas, conforme as reportagens realizadas pelo Jornal Já, no “Dossiê Cais Mauá” e outros órgãos da imprensa, durante o longo período desde o lançamento do edital de revitalização, é o da inexistência de ações pró-ativas de diálogo,

transparência e de relacionamento com a população e sociedade organizada da cidade de parte do consórcio empreendedor.

Da parte do grupo que tem a responsabilidade de levar adiante um dos maiores projetos de recuperação de uma área na cidade de Porto Alegre, sempre imperou a lei do silêncio. Não são dadas entrevistas, informações, os funcionários afirmam que estão “sob a regência de cláusulas de contrato de trabalho” que os impedem divulgar qualquer informação, impondo uma espécie de “lei do silêncio”. Com exceção de uma página eletrônica, com informações gerais e sem atualização, na maior parte do tempo de existência, o trabalho de relações públicas sempre deixou a desejar, incluindo aí, convites públicos para emitir a posição do consórcio e dialogar com os demais interessados no processo de revitalização do cais do porto.

Uma realidade que jamais foi divulgada de forma transparente por governos ou pelo consórcio é que a troca de acionistas também movimentou a assinatura de pré-contratos e acordos para a ocupação do espaço revitalizado.

As informações a respeito dessas negociações sempre foram obtidas pelas entidades que questionavam o modelo de revitalização e pelas ações investigativas de jornais e/ou repórteres investigativos.

Segundo a jornalista Naira Hofmeister, jornalista que produziu e conduziu as reportagens investigativas que se constituíram no “Dossiê Cais Mauá”, do Jornal Já, foram assinados contratos de terceirização da gestão do Cais Mauá, possibilitando a venda de espaços para as empresas interessadas em comercializar nos futuros armazéns e equipamentos requalificados. Além disso, foi através do trabalho da jornalista que foi possível identificar os condutores do empreendimento desde o seu início.

Segundo a pesquisa realizada por Naira, quem conduziu e estruturou o consórcio desde a sua criação foi o empresário Maurênio Stortti. Graças a ele e seu escritório, localizado em um bairro de alto padrão em Porto Alegre, houve a aproximação e entrada no negócio do capital espanhol. O empresário tem experiência em transações diversificadas, que vão do agronegócio até a petroquímica, passando pelo ramo da hotelaria.

A partir da experiência de Stortti em contratos envolvendo parcerias-público privadas, desvendou a investigação de Naira Hofmeister, foram sendo conquistados novos parceiros para a empreitada, como a construtora Camargo Córrea e o empresário Luis Felipe Contreras, sócio e administrador do World Trade Center

Barcelona (WTCB), um grande negócio localizado no revitalizado Port Vell, na cidade de Barcelona, Espanha. Foi Storti e os demais brasileiros do consórcio que tiveram a ideia de convidar Jaime Lerner para assinar o projeto da revitalização do cais Mauá. (HOFMEISTER, 2016c).

As transações que envolveram essa “terceirização” passaram pela elaboração de um “plano de negócios” envolvendo uma grande multinacional de bebidas e as participações de espaços (Figura 31) para bares, churrascarias, restaurantes, concessionárias de veículos, rede farmácias e outros. Entre as empresas que eram dadas como certas entre o plano de negócios das operadoras constavam marcas conhecidas dos porto-alegrenses: Bar do Beto, Churrascaria Barranco, Bazkaria, Z Café, Tirol e Peppo Cucina.

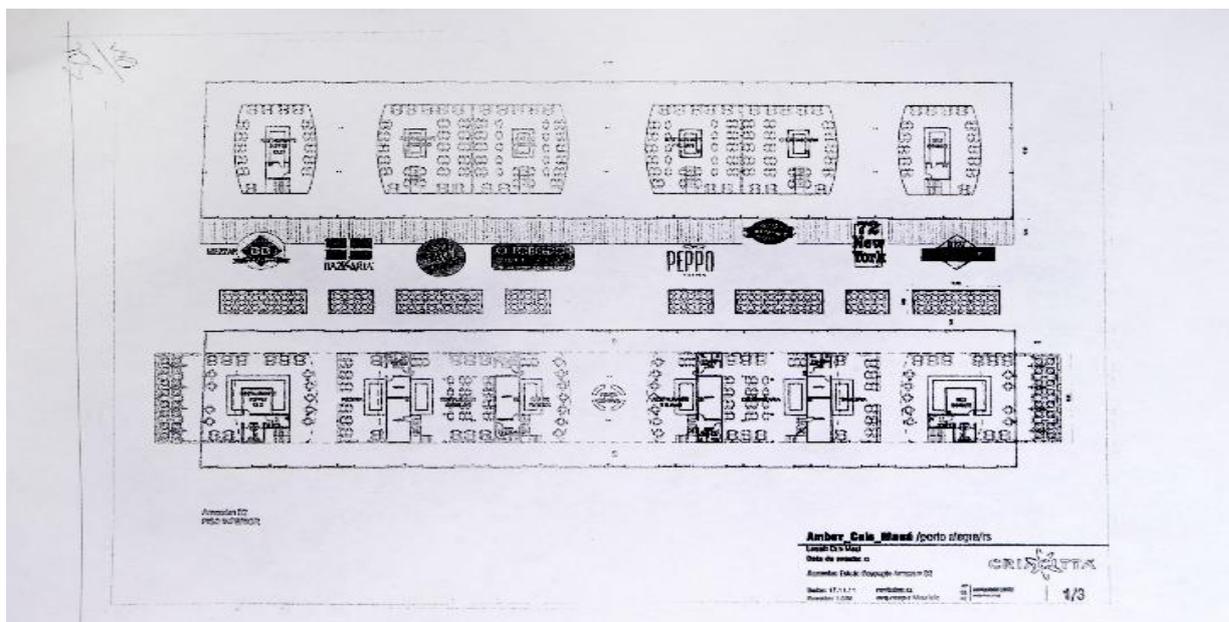


Figura 31- Planta com localização de bares e restaurantes

Fonte: Hofmeister (2016c).

Outras conhecidas empresas como a revenda de automóveis Sulbra, a rede de laboratórios Weinmann, a rede de farmácias Panvel e a Livraria Cultura também constavam no arrojado projeto para ocupar os espaços da área do cais revitalizada. Assim como os produtores do “Planeta Atlântida” teriam acordado negócio para ocupar a área de entretenimento.

Os responsáveis pela “venda” dos espaços chegaram a acordar com a Faculdade de Administração da UFRGS a instalação da Faculdade numa área (Figura 32), próxima ao prédio onde estava sediado o antigo frigorífico do porto.



Figura 32- Estudo arquitetônico de implantação da Faculdade de Administração da UFRGS
Fonte: Hofmeister (2016c).

Entretanto, tais negócios de pré-venda dos espaços da área revitalizada do Cais Mauá foram suspensos tendo em vista uma disputa judicial entre os gestores da terceirização e uma nova empresa que entrou no capital societário do consórcio. Ainda, conforme reportagem realizada para o “Dossiê Cais Mauá”, uma nova empresa (NSG), que entrou para o grupo que administra o consórcio, exigiu que a gestão dos operadores de negócios no empreendimento fosse administrada com exclusividade pelo grupo de acionistas. (HOFMEISTER, 2016c).

Em 1º de março de 2018, após um longo período de ausências de qualquer informação sobre o destino da revitalização, finalmente a Prefeitura de Porto Alegre entregou a licença para iniciarem as obras do projeto (Figura 33). Com grande participação de autoridades e cobertura da grande imprensa, foi anunciado o início da primeira fase do projeto, de forma imediata. O anúncio da assinatura do contrato assegurava que a primeira fase da revitalização, orçada em R\$ 140 milhões de reais já estava garantida, possibilitando o cercamento da área e a limpeza do local, segundo reportagem do jornal Correio do Povo. (MASSARO, 2018).

Durante o evento, o prefeito de Porto Alegre acentuou o tom político de enfrentamento que percorre todo o processo de revitalização da área do cais do porto:

Durante seu discurso no evento, o prefeito de Porto Alegre, Nelson Marchezan, afirmou que espera que a empresa responsável pela obra não seja 'lerda' como a máquina pública. 'Um pequeno grupo ideológico trava o progresso da cidade há décadas. Todos sabem as reformas que precisam ser feitas nesta máquina emperrada e retrógrada', disse. (MASSARO, 2018).



Figura 33- Assinatura do contrato de início das obras de revitalização
Fonte: Foto: Alina Souza

O impasse da revitalização do cais do porto parecia enfim, pelo menos da parte das instituições públicas e do consórcio ter deslanchado, quando todos foram surpreendidos pela notícia de uma ação da Polícia Federal junto ao empreendedor, no dia 19 de abril de 2018, denominada de *Operação Gatekeepers*, cuja denominação, segundo reportagem do Jornal do Comércio, se refere a “(guardião, em inglês) e é usado no mercado financeiro ligado a pessoas ou instituições de credibilidade que atuam em processos de análise de conformidade, verificação e certificação”. (LAMPERT, 2018).

O que motivou a operação da Polícia Federal foi uma denúncia, efetuada em 2013 e que teve como alvo, um fundo de pensão privado que investiu em um negócio com uma termelétrica e também com o consórcio do Cais Mauá. Na operação, segundo o Jornal do Comércio, foram cumpridos 9 (nove) mandatos de

busca e apreensão, sendo cinco em Porto Alegre e quatro na cidade do Rio de Janeiro. (LAMPERT, 2018). Foram apreendidos, documentos, material de mídia, dois veículos de luxo e, segundo o titular da Delegacia de Repressão à Corrupção e Crimes Financeiros da Polícia Federal no Rio de Janeiro, Eduardo Bollis, uma “substancial quantia em dinheiro”. (Figura 34) (FARINA, 2018b).



Figura 34- Dinheiro apreendido em escritório no RJ
Fonte: FARINA, 2018b.

Em declaração à imprensa, publicada pelo jornal Zero Hora, o Consórcio Cais Mauá S.A. divulgou nota sobre o ocorrido:

O Fundo de Investimento em Participações Cais Mauá do Brasil Infraestrutura era administrado pela ICLA Trust Serviços Financeiros S.A. até o dia 26 de fevereiro de 2018. A nova administração do Fundo assumiu apenas em 26 de Fevereiro de 2018 e ainda estão em curso todas as diligências e verificações jurídicas e regulatórias necessárias, além de auditoria detalhada das contas do Fundo e da empresa desde que a nova administração assumiu o Fundo. (FARINA, 2018b).

Ocorre que, coincidentemente, dias antes do anúncio da assinatura do contrato e da declaração de que as obras finalmente iniciariam, houve uma troca na administração do fundo de investimentos que é responsável pela gestão do

consórcio e captação de recursos. O Fundo de Investimentos em Participações Cais Mauá do Brasil passou a ser gerenciado pelo grupo Reag. Segundo comunicado do Consórcio Cais Mauá do Brasil S.A., a respeito das investigações realizadas pela Polícia Federal:

A Reag Investimentos informa que assumiu a administração e gestão do Fundo de Investimento em Participações Cais Mauá do Brasil Infraestrutura, a partir de 26 de fevereiro de 2018 e a administração da empresa Cais Mauá a partir de 20 de março de 2018. Os fatos que estão sendo investigados pelas autoridades são anteriores a esse período e não têm nenhuma relação com a atual gestão do fundo. Dentro deste novo cenário, a Reag está analisando as medidas que poderão ser tomadas em relação ao projeto. (CAIS MAUÁ, 2018a).

Em 30 de julho de 2018, novamente a sociedade é surpreendida pela informação de que o consórcio Cais Mauá necessita captar R\$ 75 milhões de reais para poder executar a primeira fase das obras de revitalização. Isto é, a informação anteriormente dada com tom festivo, em março de 2018, de que as obras iriam iniciar imediatamente, pois já havia a garantia dos recursos necessários para tal, não se confirmaram.

O que também chama atenção, num processo já conturbado de trocas de sócios e administradores, é que a empresa que assumiu o fundo de investimentos em fevereiro de 2018, afastou-se do fundo de investimentos em junho e já havia deixado de fazer qualquer operação desde abril, quando ocorreu a ação da Polícia Federal, investigando denúncia ocorrida em 2013.

Segundo Vicente Criscio, gestor do consórcio, em entrevista para o site ClicRBS, publicada em 30/07/2018, a nova empresa, de São Paulo, está encarregada de buscar o valor necessário para a fase atualmente em andamento, que é de limpeza e restauro dos armazéns. Porém, a revitalização necessita, segundo o gestor, de 10 a 20 milhões de reais imediatamente, para que os trabalhos possam ter garantia de fôlego, informou a reportagem. Sem dúvida, fica evidente a descapitalização do consórcio e o não cumprimento de uma cláusula fundamental para o início de todo o processo. Realidade essa que já havia sido alertada por órgãos de controladoria e pelas entidades da sociedade civil que questionaram o andamento jurídico e legal do negócio. (FARINA, 2018a).

A área a ser recuperada, pelo contrato é de 181 mil metros quadrados, segundo o Consórcio Cais Mauá S.A. e apresenta setores para a execução das

obras: o setor armazéns, o setor docas e o setor Gasômetro. Prevê 11 mil metros de área verde, 3km de ciclovia, praças e tem custo total estimado em 500 milhões. A primeira fase do projeto, orçada em 140 milhões de reais, prevê a limpeza de armazéns e o cercamento da área a ser revitalizada. A limpeza se refere aos armazéns, tanques de combustíveis e depósitos de fertilizantes que eram utilizados à época de funcionamento do porto (Figura 35).

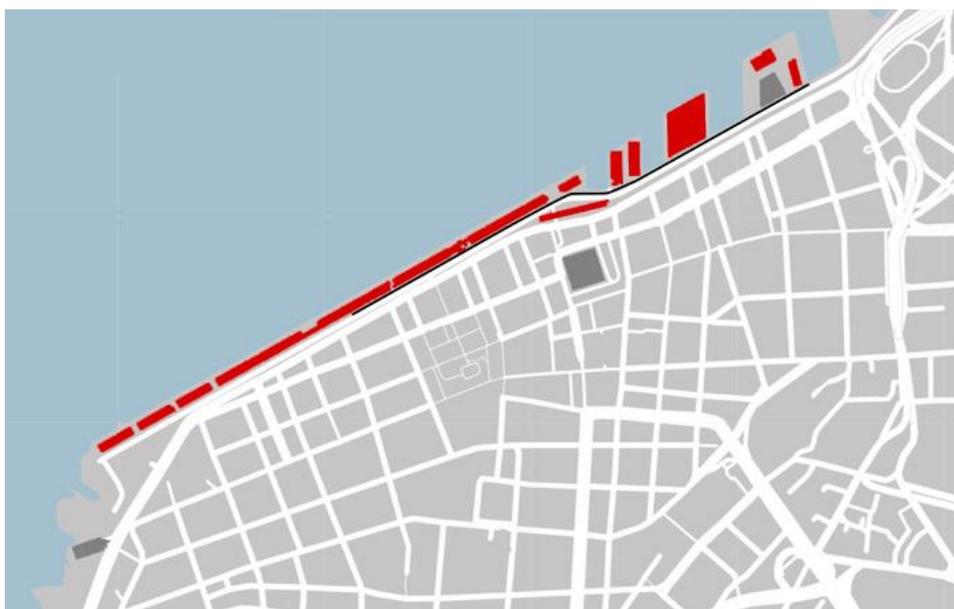


Figura 35- Fase 1: Limpeza geral dos armazéns (em vermelho) e tanques subterrâneos de combustíveis e fertilizantes

Fonte: GONZATTO, 2018.

O projeto é assinado pelos escritórios de arquitetura e urbanismo do brasileiro Jaime Lerner e pelo espanhol Fermín Vázquez. Entre outros, estão previstos para serem implantados no espaço a ser revitalizado, de cerca de 3,2 quilômetros de extensão, armazéns com lojas, bares e restaurantes, pólo de design e decoração, hotel, prédios comerciais e centro de convenções a ser implantado no antigo prédio do frigorífico. O consórcio prevê, segundo informações publicadas em sua página na internet, que no período de pleno funcionamento, serão gerados 28.000 empregos. Além disso, informa que serão instaladas 10 praças com 11 mil metros quadrados, o que corresponderia a um aumento de 40% de praças e 64% em área verde na região central da cidade.

É interessante de frisar que, um dos elementos de maior polêmica com as visões opositoras do projeto, no caso o *shopping center* projetado para ser instalado ao lado da Usina do Gasômetro, ainda não tem definição sobre como será efetivado.

A segunda fase do projeto prevê a recuperação dos armazéns e a instalação das redes de energia, hidráulica e esgoto (Figura 36).



Figura 36- Fase 2 das obras de revitalização

Fonte: Gonzatto (2018).

É importante destacar que na apresentação do projeto, este realizado pelo consórcio, a divulgação destaca o aporte de 500 milhões de reais de investimento privado. Entretanto, como já foi referido anteriormente, ainda hoje o fundo de investimentos está buscando de 10 a 20 milhões de reais para poder dar sequência às obras de limpeza e restauro da área. (CAIS MAUÁ, 2018b).

Segundo os cálculos projetados pelo empreendedor, o funcionamento pleno do complexo produziria a quantia de R\$ 216 milhões de reais em impostos e contribuições municipais, estaduais e federais. Dando conta da grandiosidade do projeto e das ações envolvidas, também são informados os números dos colaboradores: 46 escritórios e empresas, 40 estudos, 2.700 pranchas arquitetônicas, 378 profissionais envolvidos e seis volumes com mais de 2.500 páginas no total.

Nas figuras 37 e 38 é possível observar como se dará a divisão das áreas de lazer e comércio, além e como ficarão os armazéns após o restauro.

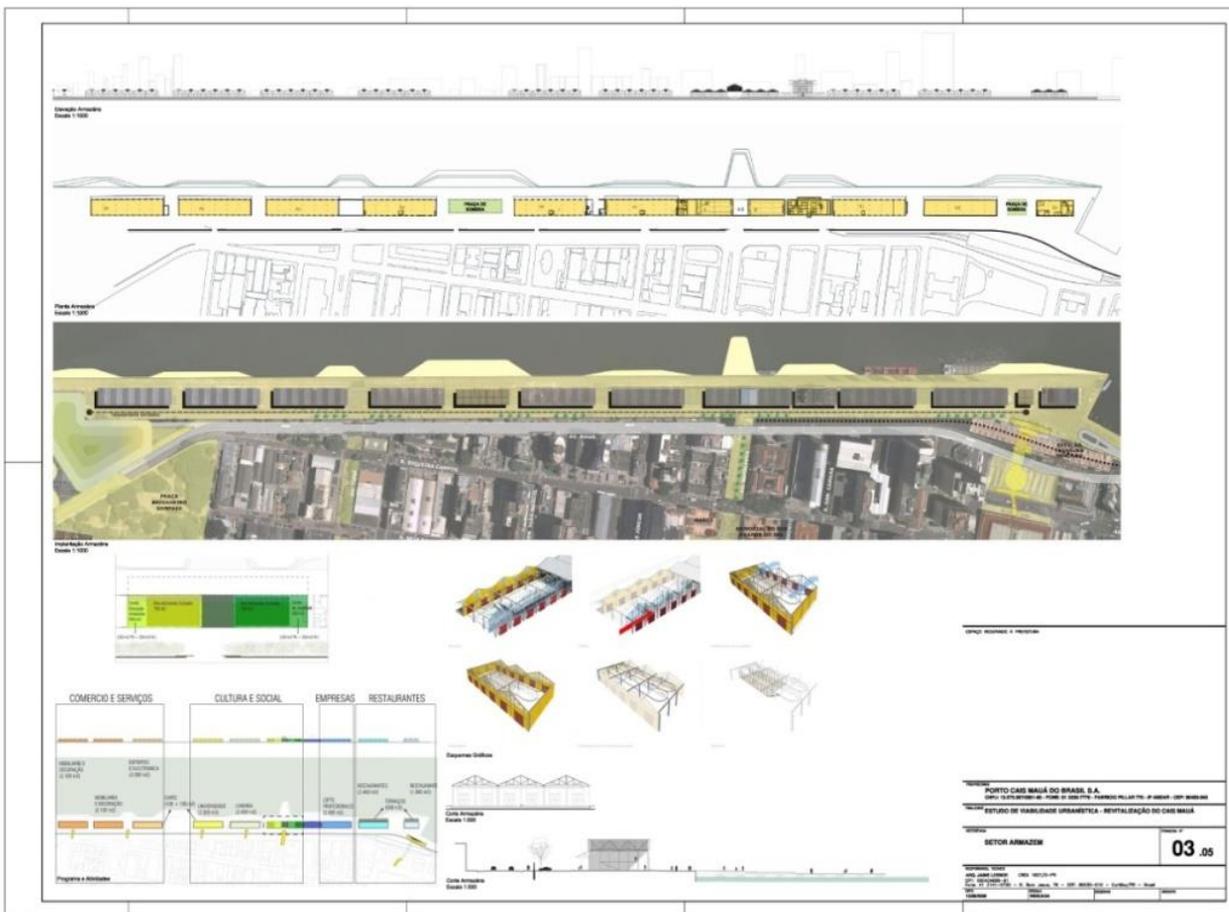


Figura 37- Projeto para os galpões - Setor Armazém - Prancha 03.05
 Fonte: EVU - Estudo de Viabilidade Urbana - Cais Mauá S.A. - Prancha 3.05

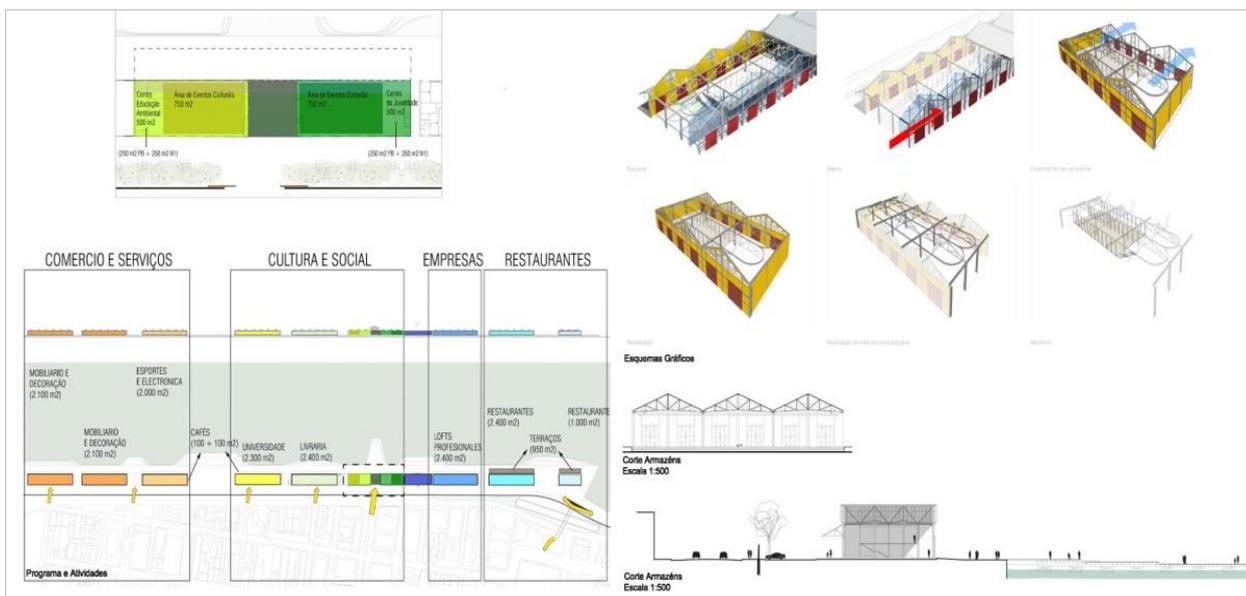


Figura 38- Projeto para os galpões - Setor Armazém - Detalhe
 Fonte: EVU - Estudo de Viabilidade Urbana - Cais Mauá S.A. - Prancha 3.05

Uma das questões mais polêmicas do projeto de revitalização, o *shopping center* (Figura 39) previsto para o setor de comércio e serviços, ainda não tem bem definida a sua real condição. Localizado ao lado de uma das imagens ícone da cidade, a Usina do Gasômetro, desde o primeiro momento recebeu críticas contundentes contra a sua instalação. Os críticos do projeto, em especial aqueles que abordam a questão da localização do sítio histórico e patrimonial da cidade, afirmam que o projeto irá descaracterizar totalmente a área, uma região de nascimento da cidade e de preservação. As imagens projetadas pelos técnicos do consórcio na reunião da CMDHUA chocaram diversas pessoas presentes, por apresentar um prédio que, devido à sua altura e desenho, ocultava a Usina do Gasômetro, dependendo do ângulo de visão daquela área do porto.

Além dessa preocupação, soma-se a da viabilidade de instalação de um grande complexo de compras numa realidade urbana em que proliferam-se os *shoppings* pela cidade; o centro histórico já é um centro de comércio historicamente estabelecido e isto poderá provocar um esvaziamento no comércio da região e a questão do acesso automobilístico.

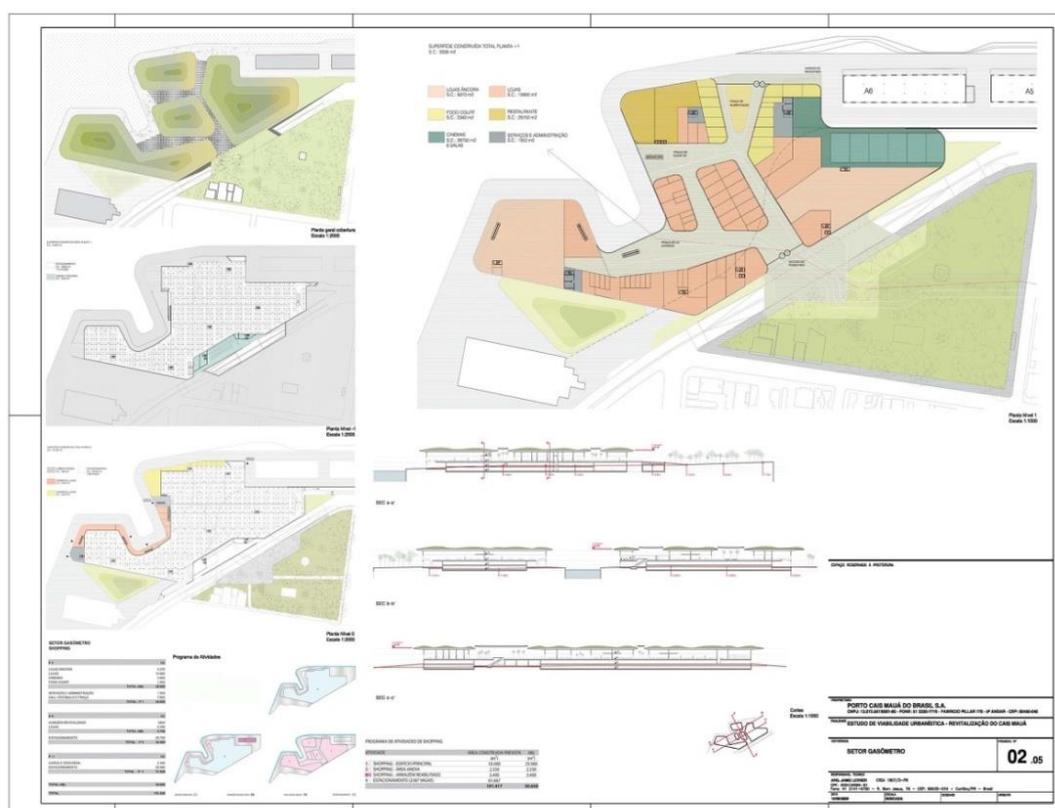


Figura 39- Projeto Shopping- Setor Gasômetro - Prancha 02.05
 Fonte: EVU - Estudo de Viabilidade Urbana - Cais Mauá S.A. - Prancha 2.05

A instalação do *shopping center* com a previsão de vagas para 4000 automóveis é um dos maiores pontos de controvérsia do projeto. Ainda na época da licitação, deveria constar alternativa viária, como o rebaixamento da avenida em frente da Usina do Gasômetro e a construção de uma passarela contígua à Praça Julio Mesquita, para facilitar o acesso não motorizado e o tráfego de automóveis. Posteriormente, esta obra foi retirada do projeto, provavelmente porque os custos seriam altos.

Porém, em 9 de julho de 2018, mais uma modificação surpreende os porto alegrenses: a coluna de Tulio Milman, no jornal Zero Hora, informa que os técnicos do consórcio pensam em modificar o conceito de *shopping* a ser instalado ao lado da Usina do Gasômetro. Segundo o colunista:

No começo de 2018, com a chegada de um fundo de investimentos paulista, a equação parecia resolvida. Mas em abril, uma operação da Polícia Federal envolvendo a antiga gestora do Cais Mauá inviabilizou a estrutura montada para financiar a obra. Os investidores se retraíram e uma empresa especializada em gerir "fundos estressados" foi chamada para administrar a confusão. (MILMAN,2018).

A coluna apresenta uma nova imagem (Figura 40) do que seria o novo *shopping*:



Figura 40-Apresentação do novo *shopping* previsto para a revitalização do Cais Mauá
Fonte: Milman (2018).

As informações acerca da nova proposta de centro de comércio, ou *shopping center*, dão conta de que a nova proposta quer um modelo mais horizontal e mais a céu aberto, com espaço entre as lojas, que privilegie a sustentabilidade energética e possibilite a existência de mais uma praça no complexo. Em recente notícia veiculada pela coluna “+ Economia”, do jornal Zero Hora, existe um interesse do Instituto Inovação em aportar suas atividades na área revitalizada do cais Mauá. O centro privado de financiamento de novos negócios, espaços interativos de trabalho e tecnologia teria interesse em ocupar os armazéns revitalizados. Entretanto, segundo a própria jornalista responsável, “a confirmação ainda depende de acordo e até da viabilização, a curto prazo, das obras de reforma no local, das quais não há sinais”. (SFREDO, 2018, p. 20).

A inconstância na definição dos projetos referentes aos equipamentos relacionados para fazerem parte da revitalização do Cais Mauá demonstram que há problemas estruturais na concepção do projeto e na própria estrutura do consórcio responsável pelo empreendimento: pela ausência de segurança financeira quanto às obras e ausência de convicção quanto ao modelo de revitalização.

Entretanto, estudos realizados pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul - PUCRS, que servem de base para o projeto em sua totalidade e que constam da apresentação do consórcio, disponíveis na internet, referem-se à concepção do projeto numa referência clara aos modelos de *marketing* urbano pelo mundo. No ponto 3 do Estudo “Principais portos comerciais ou revitalizados em operação no mundo”, na página 7, a referência é clara:

Principais características de áreas portuárias revitalizadas:

O conceito básico é sempre o turismo, com passeios de barco, visitas a museus e áreas de diversão e entretenimento. Exemplos: Cisne Branco, museus, aquários, parques de diversão, áreas para eventos e feiras, e roda gigante;

Em todos os empreendimentos, o grande atrativo são os bares e restaurantes. Exemplos: restaurantes temáticos, casas de carnes e frutos do mar;

É comum existir em todos os projetos alguma estrutura arquitetônica bem contemporânea, em contraponto ao prédio antigo revitalizado;

Alguns projetos de *shoppings* são *greenfield*;

Na maioria dos empreendimentos existe a operação de marina;

Os hotéis ficam localizados geralmente no entorno da área portuária. (CAIS MAUÁ, 2015b).

A ideia de revitalizar o cais do porto e seu desenvolvimento no decorrer dos anos, as razões do projeto escolhido e do histórico envolvendo uma série de polêmicas e questões complexas no âmbito de definições políticas e jurídicas, têm a ver com processos globais identificados ao longo da pesquisa e dos quais trataremos no próximo capítulo, ao dissertarmos sobre os modelos de cidade que foram sendo construídos.

Trataremos não só da crítica aos modelos mais conhecidos, mas também daqueles considerados “alternativos”, já que todos trazem em si aspectos que podem ser considerados positivos e/ou negativos no que tange à melhoria da qualidade de vida das cidades e suas populações.

5 QUAL O MODELO DE CIDADE?

5.1 As cidades “espetáculo” na época da financeirização

A partir da pesquisa realizada por Beatriz Cuenya, Pedro Novais e Carlos Vainer (2013), no trabalho intitulado “Grandes Projetos Urbanos: Olhares críticos sobre a experiência argentina e brasileira”, é possível observarmos e inserirmo-nos no debate sobre as mudanças na centralidade urbana e os conflitos originados das mudanças de paradigma quanto à urbanização das cidades. Segundo os autores, estas mudanças podem ser identificadas, de forma mais sucinta, como as seguintes:

- Mudanças na prática de planejamento urbano e regional a partir dos anos 1990;
- Difusão de modelos de análise e intervenção nos territórios oriundos dos EUA e sobretudo da Europa;
- Manuais de gestão municipal e roteiros de planejamento estratégico das cidades passam a propor a promoção do crescimento econômico e a competitividade, com o envolvimento do setor privado;
- Apoio maciço de instituições internacionais, na forma de recursos financeiros ou de legislações e estudos que funcionam como uma chancela para as novas práticas.

Primeiramente, um elemento apontado pelo autor quanto a definição dos grandes projetos urbanos, quanto à gênese desse fenômeno de intervenção urbana, é o da sua história, que não é recente, segundo a sua definição:

Intervenções urbanas de grande porte conduzidas pelo Estado, porém, não são fato recente; ao contrário, datam da própria gênese da urbanização capitalista, quando o crescimento demográfico acelerado e novas funções urbanas impuseram profundas e radicais transformações na malha urbana e na estruturação das cidades. As grandes renovações urbanas, cujo herói, o Barão Haussman, lançou as bases da Paris moderna, abriu uma era de grandes intervenções que, sob a inspiração do higienismo e, em seguida, do urbanismo funcionalista modernista, destruiu e construiu cidades ao longo do século XX. O reconhecimento deste fato tem levado analistas e proponentes, críticos e apologistas, a concentrarem sua atenção numa questão muito particular: o que há de novo nos GPUs de nossos dias? O que constitui sua especificidade em relação ao que se fez por tanto tempo para adotar as cidades modernas de suas infraestruturas?. (VAGNER et al, 2013, p.142-143).

Para Vainer (2013, p.143), uma das características que define os GPUs contemporâneos “estaria na forma através da qual se faz presente o Estado”. Segundo o autor, relacionando os primeiros grandes projetos urbanos com os contemporâneos, a grande novidade está na “relação entre capitais privados e governos: as parcerias público-privadas”. Nesse sentido, acrescenta ainda o autor, que há uma unanimidade em torno desta inovação, “simultaneamente financeira e institucional” Ocorre que, as transformações que decorrem dessa nova forma de implantação são bastante significativas e profundas. Vainer discorre que “para alguns aí residiria a virtude máxima, que conferiria aos GPUs uma eficácia gerencial com que programas estatais jamais poderiam sonhar”. Por outro lado, os críticos apontam que esta é justamente a questão central que aponta para a submissão estatal ao capital e ao mercado imobiliário.

A disputa que permeia a visão sobre os grandes projetos urbanos, suas qualidades e seus problemas também vem sendo estudada por Pedro de Novais e Fabrício de Oliveira, que na mesma publicação de Vainer, escrevem artigo intitulado “Grandes Projetos Urbanos: Panorama da Experiência Brasileira”. Neste trabalho, podemos identificar duas concepções que disputam a visão sobre os grandes projetos urbanos: os críticos e os apologistas. Os pesquisadores, a partir de um trabalho realizado de análise em nove projetos, apresentam suas considerações acerca da experiência brasileira sobre os GPUs. Novais e Oliveira tratam de organizar as diversas considerações acerca do que ocorre a partir da implementação dos GPUs e tratam de classificar os posicionamentos que são encontrados nos estudos sobre o tema. Para os pesquisadores, estes argumentos “poderiam ser classificados em 2 grupos que se enfrentam”. No caso, os apologistas do modelo em questão, e de outro lado, os críticos, que apontam problemas na implementação desses modelos.

As argumentações dos que apoiam as parcerias público-privadas na consolidação dos GPUs baseiam-se na premissa que a conjuntura das cidades, muitas vezes descapitalizadas, leva o Estado, no caso os poderes públicos envolvidos, a optar por essa solução. E conseqüentemente, enumeram, conforme classificação elaborada por Novais e Oliveira (2013, p.170), uma série de pontos considerados positivos para a aplicação deste tipo de modelo de projeto urbano:

- a) projetos desenvolvidos em confiança mútua e redes sociais;

b) decisões a respeito do projeto são tomadas para além da comunidade local e entorno, baseadas em novas escalas globais competitivas;

c) alicerçam-se na ideia de crise e necessidade de reestruturação econômica, objetivando a atração de investimentos;

d) tendo em vista um posicionamento pragmático, avaliam a realidade a partir de um pressuposto de flexibilidade na tomada de decisões, conforme as circunstâncias;

e) premissa de que gerarão impactos positivos no espaço físico, através da melhoria da qualidade de vida e da organização espacial urbana e na área social, com a distribuição de riqueza;

f) direcionamento à intervenção física, um meio para realização dos propósitos de desenvolvimento e;

g) solução moderna e sofisticada em termos de desenho, arquitetura e tecnologias, alicerçados no que há de mais moderno em nível de globalização.

Em contraposição aos apologistas dos GPUs, seus críticos apontam uma série de situações que se contrapõem às de seus defensores. Acabam evidenciando a existência de tendências no planejamento urbano contemporâneo. (NOVAIS; OLIVEIRA, 2013, p.171). Para os críticos dos GPUs, os elementos que compõem a série de problemas relacionados são:

a) poder de decisão sobre os projetos concentrados em alguns personagens da região onde se encontra a proposta, revelando uma face de poder hegemônica;

b) os interesses do local estão submetidos aos interesses globais;

c) negação das necessidades e opiniões dos habitantes e comunidades do lugar para a predominância dos interesses dos grupos hegemônicos; acentuação das diferenças sociais a partir de uma ênfase do valor de troca sobre o valor de uso;

d) negação da transformação social, posicionamento conservador;

e) contribuem para a exclusão social, através de impactos negativos, como as desocupações com fins de alavancar os projetos;

f) a referência no estrangeiro, exógena ao ambiente e costumes locais retira o foco das demandas sociais e das políticas distributivas que contemplam toda a cidade e;

g) privilegiam as tecnologias ainda inacessíveis aos cidadãos comuns e empresas da comunidade local, reproduzindo diferenças do espaço global.

A partir do trabalho de Novais e Oliveira é possível aprofundar a observação e percepção a respeito do fenômeno de implantação dos GPUs nas cidades brasileiras. Alguns projetos urbanos que foram desenvolvidos no Brasil e que são enquadrados nos estudos sobre este processo de requalificação dos espaços públicos e que podem ser considerados Grandes Projetos Urbanos são: o conjunto de intervenções relacionadas com os Jogos Pan-Americanos de 2007, onde se destacam dois grandes projetos: a Vila Olímpica (Figura 41) e o estádio João Havelange (Engenhão); a recuperação de um perímetro incluído no Centro Histórico de Salvador (Figura 42).



Figura 41 - Jogos Pan-Americanos Rio 2007 - Rio de Janeiro-RJ
Fonte: O ESTADO DE SÃO PAULO, 2017.



Figura 42 - Recuperação do Centro Histórico de Salvador - Salvador-BA
Fonte: ACORDA CIDADE, 2014.

Outro exemplo de GPU está localizado em Niterói - RJ, o conjunto urbano(Figura 43) próximo à Estação das Barcas Rio-Niterói. Inclui área para culto religioso, praça para estacionamento subterrâneo, nova estação de barcas, exposição permanente, teatro, museu, auditório e Museu de Arte Contemporânea.



Figura 43 - Caminho Niemeyer - Niterói-RJ
Fonte: Silveira (2018).

A lógica das cidades competitivas mundiais, da “cidade-empresa”, segundo Sánchez (2003) é de que “não basta renovar os espaços da cidade”. Na nova realidade da disputa como se fosse um campeonato mundial de cidades, juntamente com a renovação urbana é necessário “vender” a cidade e apresentá-la como um produto. Daí a necessidade de instrumentos e estratégias para tais fins e a importância do *marketing* urbano. Através dele, os projetos de renovação urbana de áreas específicas das cidades são vendidos ao capital, atraído pelos lucros e possibilidades, conforme a especialização de cada espaço renovado. Alia-se a isso, a mudança no perfil das administrações das cidades, as transforma em “administrações empresariais” e criam o ambiente propício aos objetivos do capital.

Numa cidade de exercício pleno de seus cidadãos quanto a seus direitos, não cabem o tipo de planejamento urbano condicionado e dirigido pelos interesses privados hegemônicos. Sánchez (2003, p.556-557) observa esta situação da seguinte maneira:

A cidade tornada empresa conjuga governos e coalizões das elites econômicas num amplo leque de negócios, com suas fabulações correlatas da geração de empregos e com suas metáforas do 'bolo que cresce e distribui sua graça a todos os cidadãos'. A cultura da gestão eficiente e da 'qualidade total' na prestação de serviços é caminho que desemboca numa concepção precisa e instrumentalizada de cidadãos como consumidores da cidade. Efetivamente, este estudo identifica, na instauração da cidade-empresa, uma negação radical da cidade como espaço político, de construção da cidadania. Assim, aponta para os riscos de um encolhimento radical do espaço público, uma total subordinação do poder público às exigências do capital internacional com interesses localizados. Entre a cidade-empresa e a cidade-pátria há uma forte imbricação: a produtivização e o consenso, bases permanentes para a cooperação público-privada, a cidade unificada sem brechas, tratada como um bloco em torno ao projeto único, que, só assim, será vitorioso.

Embora as dificuldades encontradas para resistir ao apelo e a força do capital, debates e propostas, projetos concretos de outro tipo de planejamento urbano e de utilização do espaço urbano, oposto ao do espaço-consumo, podem ser encontrados em diversas cidades ao redor do mundo. Os estudos teóricos e a pesquisa podem apontar para outro caminho que seja diferente dos atuais. Numa crítica ao comportamento da sociedade na contemporaneidade, afirma Padilha (2006, p.20):

Os dias atuais são marcados por um enfraquecimento decisivo do ser social, ou seja, os homens estão perdendo a capacidade de identificar seus direitos e deveres. A 'sociedade de consumo', à imagem e semelhança do capitalismo globalizado, gera uma confusão entre escolhas privadas dos consumidores e escolhas cívicas dos seres sociais. Não dá para imaginar que a liberdade de escolher entre dezenas de marcas de medicamentos para dor de cabeça se compare com a liberdade de optar por um ou outro sistema de saúde ou simplesmente ter direito a um sistema de saúde digno.

Para Henry Lefebvre (1991) "a cidade capitalista criou o centro de consumo". A crítica aos espaços privilegiados de consumo e a transformações dos lugares para serem consumidos está presente, bem como a contradição e dialética desses lugares:

Nesses lugares privilegiados, o consumidor também vem consumir o espaço; o aglomerado dos objetos nas lojas, vitrinas, mostras, torna-se razão e pretexto para a reunião das pessoas; elas veem, olham falam, falam-se. E é o lugar de encontro, a partir do aglomerado das coisas. Aquilo que se diz e se escreve é, antes de mais nada, o mundo da mercadoria, a linguagem das mercadorias, a glória e a extensão do valor de troca. Este tende a reabsorver o valor de uso na troca e no valor de troca. No entanto, o uso e o valor de uso resistem obstinadamente: irredutivelmente. (LEFEBVRE, 1991, p.131).

Neste contexto, cabe-se perguntar: qual o projeto de cidade está sendo debatido e proposto para Porto Alegre? O que tem sido verificado nos últimos anos é que as instâncias do poder público que deveriam regular e definir um planejamento urbano tem abdicado desse papel ou legislado no sentido de facilitar com que grandes projetos privados de ocupação dos espaços se estabeleçam, tanto no setor de habitação como de serviços e comércio. Para se ter uma ideia, Porto Alegre já conta com quinze grandes equipamentos comerciais (*shopping centers*). Mais recentemente, a estes centros, foram liberadas a construção de grandes torres comerciais, que centralizam escritórios e empresas. (SOARES, 2015).

Porto Alegre protagonizou por quase duas décadas experiências de participação popular e cidadania conclamando a população para o exercício de pensar a cidade e suas questões. Ainda que fossem experiências limitadas, elas possibilitaram a inclusão de milhares de pessoas na prática de democracia participativa, algo incomum na democracia brasileira até então. O Orçamento Participativo e os Congressos da Cidade foram experiências de debate e decisão sobre a cidade e a cidadania, com abertura às visões heterogêneas e à diversidade de como a cidade pode e deve ser o lugar da cidadania.

Vagner (2000, p.101), ao debaterem a questão da disputa entre as duas visões de cidade, a “*city versus polis*”, destaca:

De um lado, a *city*, impondo-se à cidade como espaço e objeto e sujeito de negócios; de outro a *polis*, afirmando a possibilidade de uma cidade como espaço do encontro e confronto entre cidadãos. Ali, onde a mercantilização do espaço público está sendo contestada, ali onde os cidadãos vestidos de cidadania politizam o cotidiano e quotidianizam a política, através de um permanente processo de reconstrução e reapropriação dos espaços públicos, estão despontando os primeiros elementos de uma alternativa que, por não estar ainda modelada e consolidada, nem por isso é menos promissora.

Será que Porto Alegre perdeu o seu lugar de inspiradora de utopias sobre a cidade e a cidadania? A cidade que urbanizou favelas sem deslocar os seus habitantes de seu espaço social tornou-se agora, também um produto a ser vendido?

Para Soares (2016, p.14):

[...] lo que hemos visto es una tentativa de transformación del paisaje urbano y de la misma imagen de la ciudad con la construcción de grandes artefactos urbanos globalizados, donde la ciudad pierde su historia y su singularidad en favor de una imagen estandarizada con signos de no-lugar.

É preciso defender os espaços públicos da cidade, defender sua história e seus significados. O modo como uma sociedade encontra para viver e relacionar-se com os seus espaços é também uma forma de significá-los. O espaço público, segundo Gomes (2013, p.273), “é o lugar da *mise-em-scéne* da vida pública, desfile variado de cenas comuns”.

É preciso resgatar um projeto de cidade em que o capital esteja subordinado à cidadania e à regulação de um Estado comprometido com o bem comum de seus cidadãos. Um Estado que, na cidade de Porto Alegre, retome o seu protagonismo e como já afirmou David Harvey (2005, p.239):

[...] os marcos de distinção em acumulação em Porto Alegre, se originam da sua luta para moldar uma alternativa à globalização, que não tire partido das rendas monopolistas, em particular, ou se submeta ao capitalismo internacional, em geral. Ao se concentrar na mobilização popular está construindo, de modo ativo, novas formas culturais e novas definições de autenticidade, originalidade e tradição.

5.2 Os “projetos” de cidade: do planejamento urbano às parcerias público-privadas

A combinação do enfraquecimento de instrumentos de participação popular e das entidades representativas da sociedade nos debates dos rumos do crescimento da cidade, em especial o Orçamento Participativo, com os novos regramentos no PPDUA, permitindo projetos especiais e autorizando as parcerias público-privadas, produziu uma nova realidade em Porto Alegre quanto ao seu planejamento. Além disso, os debates, os seminários e até o congresso que foram promovidos na década de 1990, não conseguiram produzir de forma consistente um “marco regulatório” determinando as possibilidades e limites do crescimento da cidade, colocando como prioridade as questões de qualidade de vida e direitos à moradia,

mobilidade urbana, lazer sobrepondo-se às questões da busca do lucro e do desenvolvimento desenfreado, em especial as relativas à especulação imobiliária e empreendimentos de questionável retorno positivo às necessidades reais da população da cidade.

Uma das questões que chama à atenção em relação a este tema é a proliferação de propostas de uso de espaços urbanos públicos da cidade de Porto Alegre, a partir da primeira metade da década de 2010, com parceiros privados. E essas propostas não são formuladas ao acaso. Há uma visão, a partir de uma combinação de interesses entre a gestão pública e o investidor privado, em estimular esse tipo de prática lucrativa.

Uma das propostas polêmicas que surgiram neste período foi o da construção de estacionamentos subterrâneos em alguns pontos da cidade. A proposta que mais recebeu críticas, à época, foi a da utilização de parte da área do Parque Farroupilha, mais conhecido como “Redenção”, para que se instalasse um estacionamento subterrâneo cedido à iniciativa privada. A justificativa para a instalação de um estacionamento naquele local era de que a reinauguração do auditório Araújo Vianna, espaço para shows e atividades culturais (também cedido à iniciativa privada) iria provocar o aumento de automóveis à região:

Impacto Viário - Moacyr Moojem Marques alertou que questões como o impacto de automóveis sobre a região quando o auditório voltar a funcionar estão sendo estudadas. O secretário Sergius afirmou ter recebido autorização do prefeito Fogaça para começar consultas no sentido de viabilizar a construção de um estacionamento subterrâneo, embaixo do estádio Ramiro Soto, que fica ao lado do Araújo Vianna. A obra, se autorizada pela população e autoridades, será realizada nos moldes das PPPs (Parcerias Público-Privadas, com construção e exploração comercial feitas por empresas). Konrath frisou que enquanto isso não se tornar realidade serão mantidos convênios com estacionamentos das redondezas, acrescidos de serviços de vans para acesso ao local. (MASSA CRÍTICA, 2011).

O Parque Ramiro Soto é uma área junto do Parque Farroupilha destinada à atividades atléticas. Cabe lembrar que o Parque Farroupilha é tombado como patrimônio histórico da cidade desde 3 de janeiro de 1997. (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2018). Uma questão que não deve passar despercebida em relação à condução destes projetos envolvendo tais parcerias, é que todas passam pelo chamado “Gabinete de Assuntos Especiais e de Desenvolvimento - GADES” da prefeitura de Porto Alegre e tem entre os responsáveis e interlocutores, o mesmo

gestor que conduziu desde o governo do estado, as questões referentes à revitalização do Cais Mauá: Edemar Tutikian. Na então gestão do prefeito Fortunati, havia a intenção de estabelecer três estacionamentos desse tipo na cidade: um no Parque Ramiro Souto, outro na Praça Parobé e o último na Rodoviária de Porto Alegre. Em uma reportagem com a manchete “Estacionamentos facilitariam acesso às regiões”, no Jornal do Comércio de 11 de julho de 2011, o gestor Edemar Tutikian explica que “a proposta tem que passar por várias instâncias, principalmente pela Smam, em função de o parque ser tombado como patrimônio ambiental e cultural”. Segundo a mesma reportagem, o secretário da Cultura Sérgio Gonzaga afirma que: “o estacionamento com entrada pela avenida Osvaldo Aranha e saída pela avenida José Bonifácio resolveria diversos problemas no bairro”. Entretanto, no mesmo texto, logo em seguida, é revelada uma informação sobre ajuda a desvendar um dos reais motivos da proposta de instalação dos estacionamentos:

O anúncio da prefeitura vem de encontro à proposta defendida por Carlos Konrath, diretor da Opus Promoções. A empresa foi a única concorrente na licitação de reforma do auditório Araújo Vianna, realizado em 2007, e pretende entregar as obras prontas em março de 2012, durante a semana de aniversário de Porto Alegre. Konrath contou a reportagem do Jornal do Comércio que, junto com a reforma, o ideal seria o desenvolvimento de um projeto, que inclusive já é chamado de Tatu, no qual o parque Ramiro Souto teria uma garagem subterrânea com 702 vagas e um investimento já calculado de R\$ 20 milhões. Segundo ele, a obra poderia ser realizada com a participação da iniciativa privada, através de uma Parceria Público-Privada (PPP). (ISAIAS, 2011).

As propostas de instalação de estacionamentos utilizando os espaços públicos da cidade revelam uma visão de cidade que se utiliza destes espaços priorizando-os para o uso particular de meios de condução e não o de transporte coletivo e diversificado. Ao invés de planejar a cidade para o uso racional de diversos meios de locomoção, em especial os de mobilidade alternativa, como ciclovias, e de grande porte, como metrô, trens e veículos leves sobre trilhos (VLTs), a busca por resolver os problemas da grande circulação de automóveis particulares responde a uma lógica consumista e individual.

O papel da imprensa em relação à difusão de ideias relativas ao uso mercantil dos espaços públicos não deve ser menosprezado. Além de difusora de acontecimentos e fatos do dia-a-dia, a mídia contribui para a formação de opinião nas camadas mais diversas da população. E, conseqüentemente, do modelo de cidade que, de um ponto de vista ideal, possa vir a ser o mais adequado. Neste

sentido, vale a pena constatar as diversas vezes em que veículos de comunicação de massa foram porta vozes de ideias privatistas dos espaços públicos da cidade de Porto Alegre.

Um dos mais conhecidos colunistas da imprensa gaúcha, após o grave incêndio ocorrido no Mercado Público da capital, no dia 06 de julho de 2013, defendeu publicamente, dois dias após o ocorrido, que este fosse demolido, privatizado e transformado em um *shopping center* com estacionamento. Segundo Paulo Sant'Anna, colunista do jornal Zero Hora, em seu artigo "*No parking, no business*", utilizando expressão notadamente norte-americana, de negócios, para defender a demolição do prédio histórico do Mercado Público:

Penso que pode ser a hora propícia para a implosão do Mercado Público semi-destruído, anteontem e a construção de um novo prédio, um novo Mercado Público. Porque tanto a centena de proprietários de bancas no Mercado quanto o público reclamam com insistência que o atual Mercado Público não tem estacionamento. Na verdade, o Mercado Público anteontem incendiado é um shopping, onde se vende muita coisa variada. Então este Mercado incendiado é o único shopping do mundo que não tem estacionamento. Isso é inaceitável. (GAÚCHA ZH, 2013).

A defesa da demolição do Mercado Público, um dos símbolos da cidade e que foi tornado patrimônio público por iniciativa do próprio colunista, teve como conclusão (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2018) a inevitabilidade da demolição das grandes construções históricas da cidade:

Não será novidade se se implodir este Mercado. Houve já vários prédios de patrimônios históricos em POA que foram implodidos, entre eles o da Usina do Gasômetro e o da Casa de Correção. E o Olímpico será implodido daqui a pouco. (GAÚCHA ZH, 2013).

A afirmação do colunista corrobora de forma irrefutável com a fala do gestor público Glenio Bohrer, do GADES, na entrevista concedida para o trabalho de pesquisa desta dissertação. Nela, fica claro como o novo paradigma de gerir as cidades trata o espaço urbano e o patrimônio histórico:

Não estou dizendo que elas não são válidas, mas eu não consigo ver contundência de dados, nem de comparativos com outros locais como já vi, em apresentações, mostrarem que aqui vai ser construída uma área... Em todos foi construído! Em Barcelona foi construído um... O Maremar foi feito dentro da área portuária. Uma enorme quantidade de área construída com aquário. Foram demolidos pavilhões com valor histórico muito maior que o de Porto Alegre. (GLENIO BOHRER, Entrevista, Anexo A).

Tanto a proposta de estacionamento na área do Parque da Redenção como na área do Mercado Público obedecem à lógica da privatização dos espaços públicos da cidade, tendo em vista que há propostas alternativas de uso destes espaços com a resolução dos problemas apontados por aqueles que querem a sua privatização, concessão ou parceria. Entretanto, nem sempre foi assim. O Mercado Público já passou por revitalização e reorganização totalmente gerenciadas pelo poder público e que apresentou resultados na contramão do discurso de falência da gestão pública:

Em 1990, a administração municipal organizou uma equipe multidisciplinar de técnicos para desenvolver o Projeto de Restauração com o objetivo de: resgatar a qualidade estética da edificação, qualificar a capacidade de abastecimento e valorizar os espaços de sociabilidade. A reforma recuperou a percepção visual das arcadas, resgatou as circulações internas, criou novos espaços de convivência e implantou redes de infraestrutura compatíveis com o funcionamento do Mercado. Foi construída, também, uma nova cobertura que possibilitou a integração entre o térreo e o 2º Pavimento. O 2º pavimento, onde antes existiam escritórios e repartições públicas, passou a ser ocupado com diversos estabelecimentos como restaurantes, lancherias, entre outros. O Mercado recebeu infraestrutura moderna que qualificou seu espaço interno e externo, como duas escadas rolantes, dois elevadores, quatro baterias sanitárias para o público, um Memorial, entre outras melhorias. Tem, ainda, um sistema de gás encanado, com central de gás externa ao prédio, vestiários e refeitório, para permissionários e funcionários, quatro câmaras frias (uma para lixo e três para produtos perecíveis) e o sistema de refrigeração. O custo da reforma ficou, na época, em R\$ 9 milhões, sendo, 88% do orçamento da PMPA, e os demais 12% pelo FUNMERCADO e doações diversas. O FUNMERCADO (Fundo Municipal do Mercado Público) foi criado em 1987, pela Lei 5994/87. É formado com a receita arrecadada das permissões de uso, tendo a finalidade de custear a restauração, reforma, manutenção e animação do prédio. (MERCADO PÚBLICO PORTO ALEGRE, 2018).

A revitalização do espaço do Mercado Público, totalmente financiado pelo poder público em um período de vigência do modelo neoliberal no Brasil é um exemplo da viabilidade de serem gestados projetos com relação aos espaços públicos da cidade com uma visão moderna do patrimônio público, usando recursos públicos, possibilitando o uso pela iniciativa privada e colocando os interesses mais gerais da população acima dos interesses privados. No caso específico do Mercado Público e a disputa por esta área nobre da cidade, também é possível compreender o que se passa com a área de revitalização do cais Mauá. A estrutura física do Mercado Público foi revitalizada pelo poder público e seus espaços garantidos aos empreendedores privados, sem a prefeitura da cidade abdicar de um espaço que

sempre foi construído e regrado dentro da coletividade pública. O projeto de restauração do mercado Público de Porto Alegre foi premiado em 1997 com o prêmio 3ª Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo, concedido pelo Instituto de Arquitetos do Brasil e Fundação Bienal de São Paulo.

Um dos exemplos que podemos apontar em relação às questões relativas ao uso do espaço urbano e que remete ao problema da falta de estacionamento do Mercado Público é a restrição ao uso de automóveis na área central da cidade.

Na contramão da proposta do consórcio que administra o projeto e as obras de revitalização do cais, a proposta do vereador Marcelo Sgarbossa, que foi votada em plenário no dia 04 de novembro de 2015 e foi rejeitada, previa a restrição do acesso de veículos particulares ao centro histórico da cidade. O projeto, segundo o vereador tinha como proposta ser “proibido o acesso de carros particulares” e estimular a circulação de pedestres e por via de condução alternativa, como as bicicletas, por exemplo. (SORDI, 2015). Apenas a entrada dos veículos de moradores da área, transporte coletivo e de lotação, transporte escolar, táxis, viaturas da polícia, ambulâncias e outros serviços essenciais. Além disso, a prefeitura seria autorizada a verificar as demais necessidades de utilização de carros na área, permitindo em casos especiais o acesso para “carga e descarga de comerciantes”. A proposta foi rejeitada, apesar de ser uma ideia inspirada nas intervenções que cidades europeias e da América do Norte, como Canadá e Estados Unidos estão implementando.

Sobre modelos de gestão da cidade voltados para a ocupação de espaços públicos com prioridade a uma visão de coletividade e de responsabilidade com o valor de uso histórico, a própria cidade de Porto Alegre tem exemplos concretos de valorização dos usos dos espaços para a valorização da vida de seus cidadãos.

A Vila Planetário, em Porto Alegre, localizada em um bairro de classe média, é um caso de regularização fundiária e obra de urbanização, ocorrida na década de 1990, onde a gestão pública demarca de forma clara a sua opção por favorecer os moradores ali estabelecidos ao invés de despejá-los para áreas periféricas da cidade. Em oposição a esta visão, vereadores entraram com ação tentando impedir a urbanização da vila no local do assentamento, argumentando que os valores venais dos imóveis da área eram muito superiores e que os moradores da referida vila não teriam condições de pagar. Uma visão claramente elitista e que não levava em conta o propósito de integrar aquela população aos direitos e à qualidade de vida dos demais da região em que viviam. Mario Lahorgue (2007) exemplifica como que

essa disputa pelas questões do espaço urbano, perpassaram, ao longo dos anos, desde as gestões do Orçamento Participativo, com suas contradições, até as gestões mais voltadas para a visão do empreendedorismo urbano, todas, sempre com críticas de lado a lado. Ao analisar o projeto de urbanização das Vilas Planetário e Lupicínio Rodrigues⁴, localizadas em áreas centrais da cidade, o autor relata a disputa que ocorreu na década de 1990 para que o projeto se efetivasse:

Existem duas urbanizações de favelas bastante emblemáticas, não só deste programa de política habitacional, mas da própria disputa pelo espaço da cidade: a da Vila Planetário e da Vila Lupicínio Rodrigues. Ambos, assentamentos irregulares incrustados em zonas centrais e bastante valorizadas de Porto Alegre (o que significa, entre outras coisas, estarem localizadas no meio de bairros de classe média). O fato de o governo ter não só respaldo eleitoral como também do processo do Orçamento Participativo não significou falta de contestação sobre a regularização e urbanização das duas vilas no local onde se encontravam. A Vila Planetário - primeira experiência deste tipo na cidade - além de 'abaixo-assinados' da população das redondezas sofreu a contestação de vereadores com o argumento que o Plano Diretor vigente na época (o de 1979, anterior ao Plano proposto pelo PT e atualmente vigente) considerava a área como praça pública (área verde) e, portanto, impossibilitaria a permanência da população ali. (LAHORGUE, 2007).

Existem inúmeras formas de gestão de cidades pelo mundo. Cada uma delas segue, a rigor, as condições políticas, sócio-econômicas, técnicas e culturais da sua realidade em que estão situadas. Ao invés de “modelos”, como se as realidades e projetos pudessem ser replicados pelo mundo afora produzindo os mesmos resultados, é possível encontrar “experiências” de cidades que optam por formas mais participativas. Na contramão da ideia, muitas vezes colocada em prática, de se abrir mão de uma construção sem utilidade atual, multiplicam-se as propostas de uso do espaço urbano e seus equipamentos aproveitando-se o que já existe e criando um uso comunitário e de sociabilidade para o mesmo.

Um exemplo desse tipo de experiência é o projeto colocado em prática na cidade de Nova Iorque, numa via férrea abandonada, e que se chama High Line (Figura 44). A linha elevada, localizada na ilha de Manhattan, foi construída nos anos 1930 com o objetivo de substituir o trajeto de solo que atravessava a cidade e

⁴ Vilas Planetário e Lupicínio Rodrigues são ocupações urbanas que foram regularizadas e contempladas com o Programa de regularização Fundiária de Porto Alegre a partir de 1992. A Vila Planetário é situada no bairro Santana e a Vila Lupicínio Rodrigues situa-se no bairro Menino Deus, ambos de características sócio-econômicas de população de classe média e com valor venal de imóveis relativamente alto, o que provocou protestos de alguns setores, como na Câmara de Vereadores da cidade, à época.

oferecia riscos à população. A sua desativação, nos anos 1980, quando houve a última viagem de trem sobre os trilhos, provocou seu abandono e havia o interesse da prefeitura local em sua demolição.



Figura 44- Prefeitura e comunidade resgataram linha férrea criando parque urbano elevado
Fonte: Almeida (2013).

Segundo o portal eletrônico “Pensamento Verde”, especializado em notícias e assuntos sobre sustentabilidade e meio ambiente, em reportagem de 10 de outubro de 2013, a prefeitura de Nova Iorque propôs a demolição da antiga linha férrea em 1999. Ocorre que uma mobilização dos moradores fez a prefeitura reverter a decisão:

Entretanto, como resposta, no mesmo ano Joshua David e Robert Hammond, sem qualquer envolvimento com arquitetura e planejamento, fundaram a Friends of the High Line⁵, promovendo, em uma campanha, a conversão do espaço num lugar de repouso, contato com meio ambiente e prática de esportes. Uma mudança na lei de Nova York, tornando o acesso do lugar livre ao público, foi o primeiro triunfo dos rapazes. Após o debate entre a sociedade e as autoridades da cidade, o governo municipal, em conjunto com a organização comunitária dos “amigos do High Line”, realizou o Concurso de Ideias, em 2003, no qual participaram 720 pessoas, compondo equipes de 36 países, e a Seleção de Design, em 2004, disputada por 52 times e vencida pelo projeto da empresa do designer James Canto Field e do escritório de arquitetura Diller Scofidio + Renfro. (ALMEIDA, 2013).

⁵ Friends of the High Line, associação comunitária em defesa da revitalização da linha abandonada.

Como propriedade da cidade de Nova Iorque, o novo parque urbano (Figura 45) é administrado pelo Departamento de Parques e Recreação da cidade.



Figura 45- High Line em Nova Iorque
Fonte: Araia (2015).

O parque suspenso possui cerca de 300 espécies de arbustos, gramíneas em sua extensão e foram mantidas, em diversos trechos, as antigas linhas férreas, que se transformaram em jardins. Somente no ano de 2012, cerca de 3,7 milhões de pessoas visitaram a “High Line”, conforme a reportagem do portal.

Entre os dados divulgados, chama a atenção um ponto que denota uma diferença entre o edital de revitalização do Cais Mauá: enquanto este último teve apenas um concorrente, o chamado “concurso de ideias” da revitalização da área nova-iorquina, realizado em 2003, foi resultado da participação de 720 pessoas de equipes de 36 países. Como parte da primeira etapa do processo. A segunda, em 2004, a “Seleção de Design”, teve 52 equipes concorrendo. A experiência da “High Line”, na cidade de Nova Iorque, além de todos os outros concursos e processos de escolha de projetos arquitetônicos e de intervenção urbana pelo mundo, nos ensina que, quanto mais diversos, com ampla divulgação e claros em suas normas e procedimentos forem estas ações, maiores serão as possibilidades de apresentação de soluções que respondam às expectativas das demandas das cidades e suas comunidades. Percebe-se claramente que, num primeiro momento, foi realizada uma consulta sobre “o que fazer?” na linha desativada. Após, um segundo momento onde a proposta era “como fazer?”. Além disso, a participação da comunidade, de

diversos extratos sociais que se envolveram no processo, do poder público que encampou a ideia e investiu materialmente no projeto e da iniciativa privada, que fez doações em dinheiro e da estrutura, além de participar do empreendimento, transformou em sucesso a revitalização do espaço.

Em um estudo sobre o processo de revitalização da “High Line”, Renata Jardim (2012, p.162), em suas considerações finais, destaca a importância da participação de diversos atores ao longo de todo o processo de implementação do projeto:

Outro importante desafio se refere à própria questão da sustentabilidade. Ainda que possam ser analisados e discutidos princípios gerais associados a esse tema, a imperativa adaptação de seus aspectos aos diversos contextos sócio-espaciais revela uma inesgotável gama de possibilidades. Desse modo, torna-se imprescindível atentar para que a abordagem dessas inúmeras possibilidades não se perca em soluções difíceis de serem postas em prática. Para tanto, um debate inclusivo se apresenta como um caminho: as necessidades de grupos sociais diversos devem ser exaustivamente discutidas para que se chegue o mais próximo possível de um denominador comum que se traduza em ações contundentes. No caso específico do High Line Park, a participação da comunidade nas discussões sobre o futuro da linha férrea não só trouxe à tona as expectativas de seus participantes como também pôde originar um parque que se aproximasse o máximo possível delas e que, por consequência, se mostrasse acessível e propiciasse a integração social. Nasceu um espaço público moldado pelas diferentes experiências dos envolvidos no seu desenvolvimento, fato que só vem a reforçar a importância dos processos participativos.

E refere-se à questão do financiamento do empreendimento como outro ponto que contribuiu para que tornasse a revitalização sustentável:

Cabe destacar ainda mais um desafio a ser encarado durante processos de requalificação: assegurar mecanismos eficientes de financiamento que permitam o fomento das obras necessárias às adaptações para o reuso da estrutura existente e contemplem a eventual necessidade de descontaminação da área da intervenção. Como já visto no decorrer deste trabalho, o processo de revitalização da High Line foi dispendioso, e o fato de que quase um terço do dinheiro investido no parque ter sua origem em doações de fontes privadas revela a importância de uma boa campanha de captação de recursos. A criação da associação Friends of the High Line, feito que inspirou proponentes de projetos em andamento semelhantes aos do High Line Park a seguirem pelo mesmo caminho, tornou-se o elemento chave para a viabilização da requalificação. Além disso, a gestão adequada da operação do parque também é de grande relevância a fim de garantir que os custos de manutenção do mesmo sejam cobertos, seja por meio do pedido de doações ou por meio da cobrança de taxas pela prefeitura da cidade. (JARDIM, 2012, p.163)

O secretário-geral da Associação dos Amigos do Cais Mauá - AMACAIS aborda a questão do processo de revitalização em Nova Iorque na entrevista concedida a este trabalho:

Nós tivemos, até, como base para essa discussão da iniciativa privada, um modelo bem interessante que foi trazido pela Cátia Suman na primeira reunião, quando discutíamos a formação do Cais Mauá de Todos, que é o modelo da High Line, lá, nos Estados Unidos. Em Nova Iorque tem uma área do Brooklyn (era o Brooklyn?), que era uma área que tinha uma linha férrea abandonada que foi desativada por muito tempo e que o prefeito daquela época decidiu que iria botar abaixo. E dois moradores achavam que não, que era uma paisagem histórica, que podia ser preservada e utilizada para outra finalidade. E eles montaram uma associação chamada Associação High Line e, a partir dessa associação, abriram um concurso de ideias para a população indicar ideias para aquele lugar. E aí deram ideias de piscina elevada, várias ideias. E esses caras, organizando essas ações, indo atrás de parcerias com empresas privadas, interessadas em participar do projeto, conseguiram reverter o processo de demolição da área, e, hoje, a High Line é um ponto turístico da cidade de Nova Iorque. Então, essa experiência nos fez querer trabalhar essa ideia para a AMACAIS. (JOÃO CÔRREA, Entrevista, Anexo A).

O processo de revitalização da “High Line” nova-iorquina é objetivamente diferente ao da revitalização que se constata em Porto Alegre em seus diversos aspectos. Desde o físico, área a ser revitalizada, até os procedimentos e questões que envolvem todo o histórico das ações efetuadas.

Cabe, ainda, destacar um dos efeitos da revitalização da High Line: a valorização dos imóveis na região. Dentro dos debates realizados sobre o projeto do cais Mauá, um dos elementos que sempre aparecem com centralidade do movimento crítico ao processo é o da possível gentrificação⁶ da região do Centro Histórico de Porto Alegre. As preocupações sobre este fenômeno ocorrer no centro da cidade, como fruto e reflexo do empreendimento previsto para a região estão contidas nas falas de diversos entrevistados na pesquisa. O procurador federal da República, Dr. Domíngos Dresch tratou desta questão:

⁶O vocábulo “gentrificação” é um aportuguesamento do inglês *gentrification*, usado pela primeira vez, provavelmente, pela socióloga britânica Ruth Glass na obra *London: aspects of change* (1964), onde a autora descreveu e analisou determinadas mudanças na organização espacial da cidade de Londres. O termo ganhou popularidade após seu uso em trabalhos acadêmicos sobre a temática, acompanhando um fenômeno urbano presente em diversas temporalidades e espacialidades: o deslocamento, processual ou súbito, de residentes e usuários com condições de vida precárias de uma dada rua, mancha urbana ou bairro para outro local para dar lugar à apropriação de residentes e usuários com maior status econômico e cultural. (BRAGA, 2018).

Isso a gente vê acontecer em Porto Alegre há muito tempo em nome da valorização do entorno, em nome da limpeza e do embelezamento da cidade, e é o que agente vai ver acontecer no centro de Porto Alegre. Eu não tenho dúvida. Todos aqueles prédios ali, na margem, da Mauá, eles vão ser reformulados, repensados. Vai mudar o público que mora ali, com certeza. Como aconteceu em Buenos Aires, como aconteceu em Londres, como aconteceu em Barcelona. (DOMINGOS DRESCH, Entrevistas, Anexo A).

O presidente do IAB/RS, Rafael Passos é enfático quando trata em relação às possibilidades de que ocorra uma especulação imobiliária no bairro com a transformação promovida pelo projeto do consórcio empreendedor:

Na apresentação que o empreendedor fez na sessão do CMDUA, fala no que ele aponta ou chama de “revitalização reversa”, que para nós é um processo que aponta para a gentrificação. São dois nomes para o mesmo fenômeno. Um, fala positivamente, e o outro, não é que fale negativamente. Acho que gentrificação é um conceito usado de forma ambígua. Tem gente que o vê como importante, necessário e tem outros campos que estão preocupados com o impacto do direito à cidade para todos os cidadãos. (RAFAEL PASSOS, Entrevistas, Anexo A).

Rafael Passos explana ainda sobre como entende que pode estar acontecendo um processo de gentrificação aliado a uma especulação imobiliária nos imóveis do centro de Porto Alegre, em especial os que se encontram na proximidade do cais do porto, por conta da obra de revitalização:

Sobretudo porque se tu pegas a área da Avenida Mauá, por exemplo, e todas aquelas quadras, tem muitos edifícios subutilizados ou utilizados para estacionamento. É interessante que nessa fala do empreendedor, quando ele comenta isso, diz assim: “tanto aqueles edifícios de estacionamento, todas aquelas ocupa... aquelas invasões”, ele cita. Esse projeto vai promover que aquilo acabe. E aí, sim. Afirmação de gentrificação. E se o Poder Público não assume um papel de moderador desse processo. Pelo menos, ou seja, tentar criar situações, equilíbrio nessa equação, a situação é de um... E aí vem uma pergunta: uma cidade que, claramente, desenvolveu um outro eixo para o desenvolvimento de áreas de edifícios corporativos, que é a Carlos Gomes (ela tem condições de ter isso ali também). Aí vem uma questão que aponta o Pedro Abreu num texto dele sobre como funciona o mercado. Ele precisa criar uma nova área de valorização para conseguir fazer com que aquele público que já está acomodado numa área da cidade que é de alto padrão, resolva ir para lá e, com isso, ele baixe aquele valor de lá (onde as pessoas estavam antes), para vender para outra classe, mais baixa. Esse é o comportamento do mercado formal segundo o Pedro [e] as pesquisas dele. Então é essa a lógica: que ela, simplesmente, visa alimentar o mercado de cima para baixo. (RAFAEL PASSOS, Entrevistas, Anexo A).

Questões como a gentrificação em áreas revitalizadas são passíveis de ocorrer tanto em empreendimentos levados adiante com financiamento público ou

privado. Raquel Rolnik (2015), em seu blog, num texto curto intitulado “Lições do High Line Park”, observa esta importante questão, discorrendo sobre a revitalização da High Line, em Nova Iorque. A urbanista chama a atenção para o “excelente projeto paisagístico” e o fato do lugar ser revitalizado com “soluções simples e aproveitando a antiga estrutura e materiais, tornou-se um belo parque público, rapidamente apropriado por moradores e visitantes da cidade”. Porém, alerta Rolnik (2015):

Já conhecia o parque, mas recentemente estive na cidade e fiquei impressionada com o que está ocorrendo à sua volta. Dezenas de empreendimentos residenciais e comerciais de altíssimo padrão, assinados por ‘grifes’ da arquitetura internacional -como Zaha Hadid, Norman Foster, Jean Nouvel e Frank Gehry- pipocam e, literalmente, passam por cima do novo parque, vendidos a peso de ouro: hoje um apartamento ali chega a custar 25 milhões de dólares...

A Prefeitura de NY, que investiu mais de 100 milhões de dólares no projeto, celebra o fato de que o IPTU gerado com os novos empreendimentos já pagou a implementação do parque e ajuda a mantê-lo. Mas o próprio setor imobiliário da cidade comenta que se trata de uma ‘stravaganza’ insustentável, um mercado apenas para investidores internacionais, que não são nem nunca serão moradores.

Famílias de baixa renda, segundo Rolnik (2015), subsistem em seus apartamentos graças à políticas públicas como o aluguel social, por exemplo. Esta política permite que as pessoas paguem valores de aluguel bem abaixo do mercado, na região. Entretanto, os restaurantes e comércio popular da região já percebem as dificuldades em se manter e vários fecharam as portas. Para Rolnik (2015), “a demolição ou transformação em parque é apenas um dos muitos aspectos do que pode -ou não- acontecer nessas áreas”.

Um exemplo do que pode vir a acontecer na região do Centro Histórico de Porto Alegre, à semelhança do que Raquel Rolnik (2015) explana em seu blog, no que diz respeito aos pequenos comerciantes, é o fenômeno com os bares populares próximos à extensão da orla já revitalizada, ao lado da Usina do Gasômetro e próxima da área do cais Mauá. Conforme informação veiculada pela coluna “Perimetral”, de responsabilidade do jornalista Paulo Germano (2018), na edição impressa de Zero Hora, de 27 de agosto de 2018, os comerciantes das ruas adjacentes à Usina e próximas da Praça Júlio Mesquita estão recebendo propostas para venderem seus pontos de vendas. Intitulada “Todos querem um bar na orla”, a matéria veicula notícia de que é grande o assédio de novos investidores e grandes

empresas sobre os “pontos” estratégicos para o comércio na região. O proprietário do “Boteco do Paulista”, tradicional ponto de encontro de rodas de samba e chorinho, afirmou que seu faturamento duplicou em dias da semana e que já recebeu mais de 10 propostas para vender o negócio. Já o proprietário do bar “República dos Gatos”, vizinho também da área, recebeu proposta de R\$ 450 mil reais “só pelo ponto” e uma oferta de “120 mil reais em mercadorias” apenas para pintar a área externa do estabelecimento com propaganda de uma grande marca de cerveja.

Se, por um lado, há críticas e propostas de modificação no projeto de revitalização do cais Mauá, por outro, a proposta é considerada extremamente positiva por inúmeras vozes representativas da sociedade porto-alegrense. As questões que unificam esta defesa e referidas nas entrevistas concedidas a este trabalho são o “desenvolvimento”, a “geração de empregos e tributos para a cidade” e “os modelos que deram certo” em diversos países do mundo.

Um importante posicionamento quanto ao desenvolvimento da cidade, a partir da visão da iniciativa privada é o do professor e profissional em Hotelaria, Alonso Blanco. Para Alonso, a economia da cidade, ancorada em infraestrutura e a realização de eventos é uma possibilidade de ganhos para diversos setores. Entretanto, aponta o professor, o descrédito na implementação das iniciativas que possam unificar a cidade, as iniciativas públicas e privadas, são um entrave para os projetos da cidade:

Porto Alegre já foi, de 2009 até 2013, praticamente uma cidade de eventos. O evento lota a cidade. Lotando a cidade, lota os hotéis, a gente agradece, mas é taxista, é bar, é restaurante, é loja... Vem todo um segmento junto que vem ganhando com isso. E bares, e tudo. Agora, sem um centro de eventos, fica difícil. E isso é que precisa. Precisa é sentar e realmente fazer. Eu acho que a gente está muito ali, no descrédito. A gente já não acredita, infelizmente, em mais nada. (ALONSO BLANCO, Entrevistas, Anexo A).

No que tange a este aspecto, também a vereadora Monica Leal (PP - Partido Progressista) tem uma opinião bastante otimista quanto ao futuro da revitalização:

É um projeto de urbanismo e integração que vai contribuir para a nossa economia, em um processo realizado pela iniciativa privada, mas com arrecadação de tributos para o Estado, gerando empreendimentos voltados ao turismo, comércio, gastronomia, cultura, hotelaria e lazer e assim, muitas vagas de empregos diretos e indiretos. Vejo que o acesso ao rio, ao pôr do sol, ao Centro Histórico de forma democrática - pois será um espaço aberto a todos - é um presente e será motivo de orgulho para os porto-alegrenses

ter um local assim para usufruir e divulgar. Temos o exemplo de outras cidades, em diferentes países aonde ocorreu este tipo de revitalização e as áreas antigamente abandonadas ou sem uso se transformaram para o uso de lazer da população. (MONICA LEAL, Entrevistas, Anexo A).

Além disso, na opinião da vereadora, os debates e as divergências e dúvidas quanto ao projeto foram sempre tratados através das “audiências públicas promovidas pela Câmara Municipal de Porto Alegre, onde as entidades representativas puderam se manifestar e dar suas contribuições”. Divergindo da opinião das entidades que fazem críticas ao processo de revitalização e que afirmam ter havido pouco debate sobre o projeto, a vereadora reafirma sua convicção quanto às iniciativas realizadas pela Câmara de Vereadores:

A Câmara sempre se mostrou participativa no processo dos debates, desde a entrega do projeto que estabeleceu o regime urbanístico para a região do Cais, ainda no governo José Fogaça, e na definição do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de POA, por exemplo. Também tratou do tema em seminários, nas reuniões das comissões permanentes, na Frente Parlamentar do Turismo, em plenário e em programas da TV Câmara, sendo sempre receptiva aos representantes da sociedade civil envolvidos e dispostos a discutir a questão. Estes últimos também promoveram outras iniciativas que chamaram a população a conhecer o projeto, questionar e fazer encaminhamentos. Creio que desde o começo o assunto nunca deixou de ser debatido. (MONICA LEAL, Entrevistas, Anexo A).

Opinião semelhante tem o Diretor de Turismo de Porto Alegre, Roberto Snel. Para o responsável por fomentar as atividades de turismo na cidade, o projeto, quando efetivado em sua totalidade será benéfico para a população. O projeto, mesmo que prevendo intervenções que alteram sensivelmente a paisagem no entorno, é o resultado da parceria que o poder público contratou com a iniciativa privada:

Óbvio, não podemos ser hipócritas; temos que contemplar o interesse econômico de quem vai administrar. E aí vêm as críticas: “Ah, por que é que vão colocar uma torre, um shopping, talvez um hotel?” Porque nos outros lugares em que isso se constitui, se eu não tenho uma mínima receita para quem investe, não tem por que investir! Ele não vai injetar bilhões, ali, se não tiver como ganhar dinheiro com isso! (ROBERTO SNEL, Entrevistas, Anexo A).

No mesmo rumo da aprovação do projeto, o professor de Arquitetura da UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul e integrante do GADES - Gabinete de Assuntos Especiais e Desenvolvimento da Prefeitura de Porto Alegre,

Glênio Bohrer, destaca, na entrevista concedida esta pesquisa, o incremento ao desenvolvimento e requalificação da área do Centro Histórico de Porto Alegre com a obra:

Então, me parece que o Cais Mauá tem condições de trazer um público novo, diferente, e oxigenar toda essa área central, uma vez que ele, pela sua extensão, faz contato direto de dois quilômetros com o Centro Histórico. Ou seja, ele tem uma aderência física muito clara e, imagino que em termos de potencial de negócios, também bastante expressiva, do ponto de vista de alavancar o Centro Histórico. Bom. Acho que são razões razoavelmente suficientes para que eu me posicione da forma como tenho me posicionado há muito tempo, além de considerar que é uma área obsoleta, destinada a esse fim por ação federal (um plano de revitalização de áreas portuárias). Se enquadra, não só dentro do Marco Legal, mas se enquadra dentro de um movimento internacional, onde todas as cidades que tinham portos ativados fizeram essa revitalização com certo grau de sucesso. E, considerando que não existem recursos para recuperar um patrimônio mal instalado e que, não havendo uma ação nesse sentido, ele vai cair. Ele vai se deteriorar ao ponto de desaparecer ou de chegar num ponto em que a recuperação vai ter um custo muito grande para o estado, que não tem nenhuma hipótese (no momento) de canalizar recursos orçamentários para esse fim, nem perspectivas. (GLENIO BOHRER, Entrevistas, Anexo A).

Os aspectos elencados sobre os exemplos de revitalização realizados ao redor do mundo, como a geração de desenvolvimento na economia e os benefícios para a população local, ressaltados nas entrevistas com os diversos defensores do projeto de revitalização do cais Mauá, trazem à tona uma indagação relevante: serão todos os modelos de revitalização um caso de sucesso e de aplicação ao redor do mundo, como resolução para áreas abandonadas? Tais modelos são aplicáveis em todas as cidades, sem distinção?

Rinio Bruttomesso, professor de Urbanismo da Faculdade de Arquitetura de Veneza (IUAV), alerta para os “perigos” e “riscos” da “globalização das temáticas dos *waterfronts*”. Segundo Bruttomesso (2004, p.31), a propagação em escala planetária dos modelos de revitalização das zonas portuárias é comparável a da propagação dos shopping-centers. O autor alerta para os problemas de padronização em escala internacional, provocando esquemas construtivos e organizativos, desenhos espaciais e arquitetônicos, enfim, uma “uniformidade” que provoca uma sensação de “déjà vu”. O autor destaca a necessidade de superar “tradicionais ferramentas de trabalho” e “inventar” novos vínculos e potencialidades para os *waterfronts*.

Cecília Galimberti, professora arquiteta da Faculdade de Arquitetura, Planejamento e Desenho da Universidade Nacional de Rosário, Argentina, em seu

estudo sobre as transformações dos *waterfronts* contemporâneos traz importantes reflexões acerca das características específicas de cada caso e como, muitas vezes, tais especificidades não são levadas em conta nas experiências dos países da periferia da economia global capitalista. A autora se debruça sobre o caso de Rotterdam, na Holanda, que teve as zonas portuárias obsoletas e abandonadas a partir das décadas de 1950 e 1970. Sobre como a proposta de recuperação dessas áreas se deu, Galimberti demarca uma fundamental característica no contexto da cidade holandesa:

Es necesario remarcar que Holanda posee una fuerte tradición de planificación nacional de usos del suelo; es decir, las intervenciones de renovación abordadas a nivel local, presentan un componente de desarrollo urbano de nivel nacional. Es decir, es característico en la transformación de la ribera de Rotterdam, el carácter de propiedad pública de la ribera industrial y el rol de su transformación en el proceso de planificación de la ciudad, en el cual no se presentan iniciativas espontáneas de unidades industriales asiladas. La transformación es promovida de forma integral por la ciudad y en correspondencia a las políticas de planificación nacional. (GALIMBERTI, 2014, p.22).

Em outra análise sobre as revitalizações ao redor do mundo, no mesmo trabalho, Galimberti trata do caso do Baltimore Inner Harbour, na cidade de Baltimore, Estados Unidos, que “se constitui como a primeira grande transformação de *waterfronts* em nível mundial conhecida”. A autora aponta a questão do financiamento da revitalização e revela o nível de participação dos aportes financeiros na referida obra, desmistificando, de certa forma, um discurso muito propagado em países como Brasil, da ausência da participação do poder público em iniciativas deste tipo. Afirma a autora:

La reconversión del Inner Harbour, marca un cambio en cuanto a escala de transformación, el cual aborda más de cien hectáreas, e incorpora un programa más complejo entre la articulación de usos residenciales, comerciales, culturales, recreativos, turísticos, entre otros. A su vez, existe una mayor participación pública y federal, donde se invierten 180 millones de dólares de la administración nacional, la ciudad aporta 58 millones de dólares y el sector privado solo 22 millones. De este modo, se incorpora un factor clave: el gran patrocinio federal; pero a su vez se articulan las inversiones de los diferentes niveles estatales con la participación privada. (GALIMBERTI, 2014, p.25).

Em resumo, o maior aporte financeiro do empreendimento foi realizado pela esfera federal, segundo o estudo. O foco da revitalização foi transformar a cidade de Baltimore em um atrativo turístico-cultural. A revitalização transformou uma grande

área à beira do rio em um grande complexo com diversas áreas de recreação, serviços, novos prédios residenciais e tantos outros de escritórios. De cidade com problemas de “deterioração, abandono e conflitos econômico-produtivos”, segundo Galimberti, Baltimore passa a atrair cerca de 7 milhões e 500 mil turistas por ano. Entretanto, Galimberti (2014, p.25) alerta para os custos desse empreendimento:

Se sucede así una “comercialización institucionalizada de un espectáculo más o menos permanente”, sin tener en cuenta los conflictos sociales, la revalorización de la identidad local, del patrimonio resultante, de la arquitectura de las nuevas infraestructuras, entre otras tantas cuestiones. Es decir, paradójicamente, en esta nueva escenografía no es tenido en cuenta el papel de los actores locales, quienes debieran ser los protagonistas de la función cotidiana de la ciudad.

A crítica de Galimberti (2014, p.29) se estabelece com força sobre a perda de identidade de muitos equipamentos e áreas anteriormente degradados e que foram revitalizados sob uma representação internacional em cidades dos países em desenvolvimento. O caso de revitalização de Puerto Madero, em Buenos Aires, Argentina. Essa representação, ao optar por uma “arquitetura global”, conforme a estudiosa, resulta em projetos que copiam um “modelo”, um “produto” pronto e acabado. Resultam em atender muito mais as “demandas de reconversão dos waterfronts existentes em nível internacional que das particularidades da história portenha, das tradições locais e do próprio rio marrom”.

Galimberti (2014, p.35) alerta para a necessidade do envolvimento crucial da comunidade nos processos de revitalização e a existência de canais de debate e participação articulados:

La reconversión de frentes costeros, no resulta una mera intervención territorial, de transformación material, sino involucra también a las sociedades, la cultura, la economía, al posicionamiento global de estos territorios a partir de sus lógicas locales. En este contexto, resulta fundamental la participación activa y articulada de todos los actores presentes en el territorio y no solo de planificadores, técnicos o grupos hegemónicos; sino sobre todo de la sociedad en general. Las comunidades locales, sus reclamos y expectativas sobre estos espacios, resultan fundamentales en el proceso de transformación que se lleve a cabo. La acción de la sociedad local es esencial para encauzar las acciones de reconversión de waterfronts. Aquellos casos en los que la comunidad ha constituido diversos grupos y acciones participativas frente a la transformación de sus frentes fluviales; generalmente han logrado defender y resguardar el patrimonio ambiental y desviar las acciones que responden únicamente a los intereses de los promotores inmobiliarios. Un tema recurrente en el reclamo de las sociedades, es la recuperación de tierras para espacio público y el libre acceso a la ribera, contra la apropiación de la

misma para emprendimientos privados que contribuyen al divorcio entre el centro de la ciudad y su frente costero. Otra demanda es la necesidad de una mirada atenta a las componentes naturales y su preservación; como también a la revalorización de las huellas históricas identitarias del pasado de la comunidad. Asimismo, los casos que presentan una mayor integración ciudad-puerto-agua, son aquellos en donde la planificación pública articulada en los diversos niveles estatales ha estado presente en todo el proceso.

A propósito da participação das comunidades na elaboração de projetos de revitalização, um dos discursos correntes mais expressados pelas representações dos apoiadores do atual projeto de revitalização é o da inexistência de uma alternativa concreta ao modelo proposto. Na entrevista do representante da Associação de Amigos do Cais Mauá, seu secretário-geral João Côrrea afirma que esta versão não é real e que inclusive existe um estudo e projeto de intervenções na mesma área, mas com outro viés:

Nós não tínhamos a mesma capacidade financeira para desenvolver aqueles renders⁷, aquele monte de coisa para tornar, digamos, mais fácil a comunicação dessas ideias. A gente se ressentia de uma incapacidade, até por falta de curso, mesmo, e de poder fazer mais e desenvolver melhor essas ideias. Mas, também, passou a partir de um momento em que a gente não queria nem expor, também, a Lenacom aquele projeto, “o” projeto. Não era a ideia. Mas que havia um projeto, havia, e que nós não éramos e nunca fomos contra a iniciativa privada ou contra a participação privada. Isso é... Nós [achamos] que tem que haver área de comércio, sim, nos armazéns; tem que haver lojas. Nada contra. Agora, não tem por que uma concessionária de carros de luxo. Não tem por que ter um restaurante 5 estrelas. Tem que ter um restaurante para o SENAC, restaurante modelo (como tinha, porque acabou, um SENAC ali...). (JOÃO CÔRREA, Entrevistas, Anexo A)

O representante da entidade estava se referindo ao projeto alternativo apresentado pela arquiteta Lena Cavalheiro, autora do projeto “Manifesto Mauá: Uma Costura Urbana no Centro de Porto Alegre”. O trabalho foi elaborado como parte da conclusão do curso em 2008. No dia 17 de abril de 2015, a arquiteta e urbanista apresentou o projeto à comunidade no auditório da Faculdade de Arquitetura da UFRGS. A apresentação da proposta foi uma das atividades promovidas pelo movimento “Cais Mauá de Todos”, do qual Lena é integrante.

Conforme Lena Cavalheiro, seu projeto propõe alterar o espaço público da área do porto, transferindo o muro de contenção de enchentes para entre os armazéns e o rio, através de uma estrutura móvel que se ergueria a partir do chão,

⁷ Espécie de jargão técnico utilizado por quem trabalha com computação gráfica e imagens 3D. Muito utilizado em áreas como Arquitetura, Engenharia, produção de projetos.

não atrapalhando a visão privilegiada do rio e acessível à população. Dessa forma, o antigo muro seria derrubado e a Avenida Mauá seria transformada em uma área de convivência. Para solucionar a questão dos transportes e de tráfego, o projeto de Lena prevê a construção de um túnel e mais dois acessos secundários. O acesso de trens do Trensurb seria limitado à região da Rodoviária da cidade e o acesso ao local seria realizado através de meios alternativos de locomoção, como ciclovias e veículos leves, do tipo VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), que se estenderiam até a Usina do Gasômetro.

Em entrevista ao jornal Sul21, do mesmo dia, Lena Cavalheiro diz que: “ainda que tardiamente, é importante fazer essa discussão. Está se fazendo o projeto mais fácil”. Atuando atualmente em São Paulo, diz que “na época em que apresentou o trabalho na faculdade chegou a procurar entidades para levar o projeto em frente, mas não houve respaldo”. (SILVEIRA, 2015).

A página eletrônica “GaúchaZH” do dia 18 de abril de 2018, além de noticiar o evento de apresentação da proposta da arquiteta, traz entrevistas com o representante, à época, do IAB/RS, Thiago Holzmann e com o secretário do Gabinete de Desenvolvimento e Assuntos Especiais da prefeitura, Edemar Tutikian. Além disso, a reportagem informa também sobre o destino que a proposta alternativa de Lena Cavalheiro dá à área que é motivo de uma das maiores polêmicas do projeto de revitalização proposto pelo consórcio vencedor. No projeto da Cais Mauá do Brasil S.A. ao lado da usina do Gasômetro será construído um shopping center de 25 mil metros quadrados comportando 180 lojas. Na proposta de Lena, toda a área será destinada a um parque aberto à população, conforme a Figura 46.



Figura 46- Parque ao lado da Usina do Gasômetro - Arquivo pessoal, Lena Cavalheiro
 Fonte: Felin (2015).

Nas entrevistas, os dois representantes se posicionam quanto a possibilidade de retomar o debate sobre a revitalização do cais e as propostas apresentadas na Faculdade de Arquitetura.

Thiago Holzmann, sobre a proposta, posiciona-se a favor da retomada das discussões. Para ele, “o problema mais grave, no entendimento da entidade, é que a cidade abriu mão de decidir a respeito do projeto”. (FELIN, 2015). E apresenta as razões de defender um novo debate:

O projeto da Helena não tem a pretensão de ser algo que substitua o atual, mas é uma maneira de provar que até um estudante consegue propor algo interessante para aquela área. Nunca vimos o projeto da revitalização. Houveram apresentações políticas, não técnicas. (FELIN, 2015).

Em contraposição, Edemar Tutikian afirma que não haverá a reabertura dos debates e que o processo de revitalização seguiu todos os trâmites legais e que não há possibilidade de alterar algo que foi aprovado pelos vereadores da cidade, com audiências públicas lotadas:

Não haverá mudanças nos projetos porque eles são frutos de uma concessão oriunda de uma licitação pública legal e correta, totalmente acompanhada pelo Tribunal de Contas e Ministério Público. Se os projetos

da empresa estiverem dentro das regras previstas na Lei 638, serão aprovados. As exigências foram amplamente discutidas dentro do próprio IAB-RS, do Conselho Municipal do Plano Diretor, em todos os conselhos da prefeitura, os conselhos inerentes ao governo do Estado na época. Então, como que não houve debate? A lei é válida ainda.(FELIN, 2015).

A partir das análises dos “modelos” de cidade e grandes projetos urbanos e as críticas, tanto positivas quanto negativas a estas opções de urbanismo, percebe-se que um dos grandes desafios em relação à recuperação das áreas portuárias em cidades pelo mundo afora é contemplar os diversos interesses envolvidos nestes processos e construir as prioridades com a participação democrática.

Rolnik e Galimberti destacam, como vimos anteriormente, que a revitalização das áreas públicas degradadas com projetos criativos e integrados ao dia-a-dia local é apenas um dos elementos a serem observados. No caso da revitalização do cais do porto de Porto Alegre, a questão da participação da comunidade é um destaque, tanto pela resistência organizada por setores contrários ao projeto, como pela força das entidades e segmentos de representação dos apoiadores ao mesmo. Em ambos os casos, percebe-se que a grande maioria da população, seja na região da obra, seja das comunidades que compõem a cidade, passam ao largo do debate de requalificação da área.

6 ORGANIZAÇÃO E RESISTÊNCIA NO PROCESSO DE REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ E O QUÊ AS ENTREVISTAS REVELAM

O processo de organização dos movimentos de resistência e crítica ao projeto de revitalização do Cais Mauá pode ser atribuído ao encontro de pessoas, personalidades, movimentos sociais tradicionais, grupos de artistas, entidades em defesa do meio ambiente e personalidades do meio cultural, acadêmico e político. A partir da existência de atividades de rua com o intuito de ocupar os espaços públicos da cidade e levar a eles atividades culturais de forma gratuita, diversas iniciativas começaram a questionar a forma e o conteúdo das destinações destas áreas na cidade de Porto Alegre.

Inicialmente, ainda de forma espontânea, os movimentos foram se organizando a partir de convocações de artistas e grupos de rua e de algumas entidades que já possuíam um histórico de militância em defesa das questões de patrimônio público e meio ambiente, como a AGAPAN - Associação Gaúcha de Preservação do Ambiente Natural e o IAB/RS - Instituto de Arquitetos do Brasil - Seção Rio Grande do Sul.

Assim como podemos citar o Instituto dos Arquitetos do Brasil - IAB/RS como uma das entidades que esteve sempre à frente das críticas ao modelo escolhido e que é uma organização de defesa não só das questões de classe, mas reconhecida pelo seu envolvimento nos mais diversos âmbitos e questões sociais e políticas da cidade, também outras organizações e grupos que se organizaram a partir dos questionamentos sobre a forma como se processou a definição dos rumos da revitalização da área do cais do porto.

Inicialmente, de maneira espontânea e de certa forma, desorganizada, a crítica ao processo de revitalização do cais do porto teve origem aos problemas de ordem jurídica, na opinião de entidades e personalidades, assim como no período longo de abandono e falta de informações acerca da obra. O grande estopim que fez a aproximação de uma série de associações e movimentos em relação aos problemas relacionados à situação do cais Mauá foi quando o consórcio responsável pela obra começou a exigir licenças para o uso do espaço e proibir a intervenção de artistas e grupos culturais na área. Até então, em diversos momentos, o espaço do porto, abandonado, à espera da revitalização anunciada, ainda podia receber

peças e muitos artistas, cidadãos e grupos organizados adentravam o lugar para realizar atividades. Assim como o próprio consórcio cedia espaços na área para a realização de eventos particulares.

Segundo João Côrrea, militante do movimento em oposição ao projeto de revitalização e secretário-geral da AMACAIS - Associação dos Amigos do Cais Mauá, um dos elementos provocadores da organização e crítica ao processo se originou a partir de uma demanda dos artistas que ficaram impedidos de usar os espaços do cais Mauá:

Bom. A AMACAIS nasce de um movimento coletivo. Bem originalmente, de uma ação do pessoal da Defesa Pública da Alegria, que é um coletivo de artistas que desenvolvem atividades na rua e que têm uma série de ações muito interessantes pela cidade, e que tinha, no cais, um espaço de participação durante os eventos que aconteciam no Cais Mauá, seja a Bienal do Mercosul, seja a própria Feira do Livro; ou seja, eles compreendiam aquele espaço como um espaço de ocupação da arte e da população. No dia em que o espaço foi fechado, a partir de [um] determinado momento em que o consórcio passou a requisitar licenças, e aí havia uma previsão, então, de início de obra (isso foi em 2014 para 2015), esse movimento, esse coletivo da Defesa Pública da Alegria, lançou uma célula chamada Ocupa Cais Mauá e ocuparam, realmente, o Cais Mauá com atividades de arte, enfim, propondo, justamente, um processo de sensibilização da população para a questão do fechamento do cais. Tínhamos uma área pública, nobre, importantíssima para a cidade do ponto de vista [da sua] identidade e de repente essa área está fechada e não há previsão. Ou seja, os projetos estavam todos, ainda, sem apresentação para a população; só havia aquele embrolho que já vinha desde 2008, 2009, 2010. Ou seja, todo o processo do cais vinha muito arrastado até a licitação. (JOÃO CÔRREA, Entrevistas, Anexo A).

E resume o desenvolvimento dos processos de organização do movimento opositor ao projeto:

E então, basicamente, a AMACAIS nasce dessa ação articulada de um movimento formado por pessoas que vinham de um movimento mais espontâneo, mais popular do pessoal da Defesa Pública da Alegria que formou o Ocupa. Dentro do Ocupa, nasceu o Cais Mauá de Todos, e o Cais Mauá de Todos, a partir disso decidiu "bom, a gente precisa trabalhar, agora, a questão [...] de maneira mais forte, ainda", e, para isso, fundamos uma entidade, convidamos personalidades importantes (tu já deves ter olhado o site do AMACAIS a lista de conselheiros). (JOÃO CÔRREA, Entrevistas, Anexo A).

O movimento "Defesa Pública da Alegria" é, originalmente, um grupo de artistas e ativistas de rua que se organizou no período pré-Copa de 2014 no Brasil e em Porto Alegre para criticar a privatização dos espaços públicos e sua utilização por empresas privadas. Um ato, à época, realizado em 4 de outubro de 2012, na

frente da prefeitura de Porto Alegre, protestou contra essas questões e terminou num forte enfrentamento entre os manifestantes e a Brigada Militar. Os participantes do protesto criticavam a utilização de praças, parques e largos da cidade como forma de publicidade de empresas privadas patrocinadoras de grandes eventos. A utilização do Largo Glênio Peres como estacionamento, por exemplo, era uma das críticas do grupo à prefeitura da cidade.

Segundo a reportagem do jornal Sul21, de 12 de novembro de 2012, a manifestação e seus desdobramentos acabaram virando alvo de um inquérito policial:

O ato, batizado de Defesa Pública da Alegria, criticava a privatização dos espaços públicos da cidade e terminou sendo dispersado pela Brigada Militar após os manifestantes se dirigirem ao Largo Glênio Peres para criticar a presença, no local, de um mascote da Copa do Mundo de 2014 patrocinado pela Coca-Cola. Na ocasião, os manifestantes acabaram ultrapassando a grade de contenção que envolvia o boneco de um tatu-bola de seis metros de altura - com a anuência da polícia, que apenas observou a atitude. Com a chegada da tropa de choque, os jovens foram retirados à força de dentro do espaço onde estava o mascote e se instaurou um conflito generalizado que duraria pelo menos uma hora e se estenderia para outras ruas do Centro, como a avenida Borges de Medeiros. (OLIVEIRA, 2012).

A defesa dos espaços públicos da cidade e a contraposição às limitações de seu uso impostas pelas regras e leis às quais as sedes dos jogos da Copa estavam submetidas fizeram com que pessoas e entidades passassem a debater e se aprofundar ainda mais no debate sobre o uso do espaço urbano para a população e sua apropriação pelos interesses privados. A partir destes questionamentos e das limitações impostas pelo consórcio à circulação de pessoas e realização de atividades na área do cais, surgiu o movimento “Ocupa Cais Mauá”. No dia 2 de agosto de 2014 foi realizada uma “serenata iluminada” na área, onde as pessoas levaram velas, lanternas e tinham como objetivo chamar a atenção para “uma reflexão sobre os espaços públicos”. O portal G1/Globo fez a cobertura do evento e noticiou o mesmo em sua página na internet:

Centenas de pessoas participaram de uma ‘serenata iluminada’ na noite deste sábado (2) no Cais do Porto, em Porto Alegre. E assim como ocorreu em encontros semelhantes realizados anteriormente no Parque da Redenção, grupos de amigos levaram comida e instrumentos musicais para confraternizar à luz de velas e lanternas no espaço. De acordo a página dos organizadores no Facebook, a proposta do evento é a mesma: ‘Fazer um encontro que mistura alegria, expressão e reflexão sobre o uso dos espaços públicos da nossa cidade’. Na visão dos organizadores, o Cais Mauá foi

entregue para a iniciativa privada para o projeto de revitalização 'sem discussão com os cidadãos de Porto Alegre'. (G1, 2014).

O evento do grupo (Figura 47) foi semelhante a outro que já havia ocorrido no Parque da Redenção, outro espaço público importante da cidade, com a mesma proposta de conscientizar a população para a preservação e uso destas áreas. O grupo possui uma página na rede social Facebook onde, até hoje, publica informações e questões envolvendo os espaços públicos da cidade.

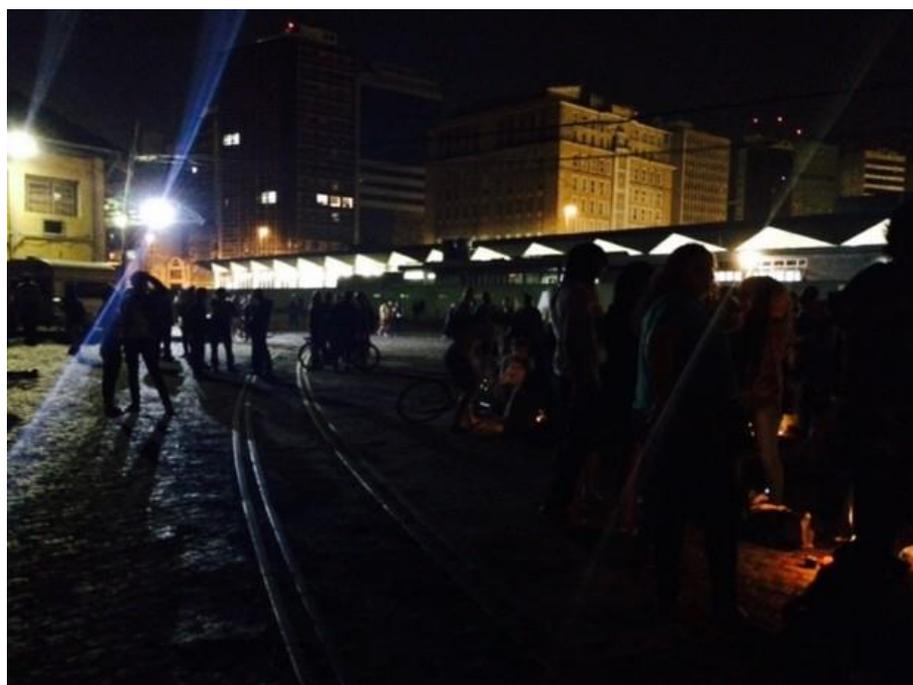


Figura 47- Serenata iluminada realizada pelo coletivo Ocupa Cais Mauá

Fonte: Foto: Dayanne Rodrigues/RBS TV

A preocupação com os destinos do cais do porto fez com que diversas entidades fossem se aglutinando a partir destes eventos e de reuniões que, em princípio, realizaram-se com poucos participantes. Segundo ainda João Côrrea, da AMACAIS, as primeiras reuniões do movimento de resistência ao projeto de revitalização em curso foram acontecendo através de pequenos encontros e que a partir daí desembocaram em ações mais concretas.

O IAB/RS teve, desde o início deste processo, uma participação fundamental na resistência ao projeto. A entidade, através de seu representante Tiago Holzmann da Silva, em 2015, numa entrevista concedida à revista do Instituto Humanitas Unisinos, referiu-se ao empreendimento:

Consideramos também que o processo de licitação foi equivocados, pois realizou uma concorrência de exploração financeira do Cais, que não partiu de um projeto urbanístico para a área e de sua integração com o centro da cidade. Consideramos também que todo este processo - licitação e elaboração de projetos - é muito pouco transparente, não permite a participação da sociedade, e é recheado de equívocos, irregularidades e atropelos da lei. (FACHIN; CHAVES, 2015).

Thiago Holzmann reforça o discurso e a crítica que tem sido realizada ao longo dos anos pelos opositores do projeto de revitalização. As falhas, imprecisões, não cumprimento de cláusulas do contrato estabelecido pelo poder público e a parceira privada são objeto de preocupação da entidade. Outro elemento interessante e elencado nesta entrevista é a ausência de definições claras sobre como serão os equipamentos a serem instalados na área, já que o projeto foi modificado diversas vezes. Thiago Holzmann afirma que “o projeto apresentado para restauro e recuperação dos armazéns parece satisfatório”. Entretanto, ao se referir aos demais pontos apresentados pelo consórcio empreendedor ele afirma que “não existe projeto para o restante da proposta, ou seja, não há projeto para o shopping e para as torres”.

O valor apresentado pelo consórcio para a restauração dos armazéns corresponde a “menos de 10%” do valor total da revitalização e construção de todos os equipamentos previstos, segundo Holzmann. Apontava para o fato de que mais de 300 milhões de reais serão investidos em um shopping, estacionamentos, torre de escritórios e hotel.

Na visão do Instituto de Arquitetos do Brasil, nas palavras de Holzmann, há um risco de “privatização de áreas públicas, restrição de acesso, elitização dos usos, etc.” O representante do IAB/RS se referia ao item 2.9, Tabela 2.9-1, página 66, “Investimentos Necessários” (Figura 48)⁸, apresentado pelo consórcio no projeto do EIA/RIMA, apontando o custo de R\$ 43.533.533,46 reais para o restauro dos armazéns do cais.

⁸ Planilha cedida por Thiago Holzmann, grifada, para a entrevista a IHU OnLine

2.9 INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS

Atende Item 3.7: Investimento necessário para a implantação do empreendimento.

Os investimentos necessários para implantação do empreendimento são apresentados na Tabela 2.9-1.

Tabela 2.9-1 Estimativa do orçamento total da construção.

	Área Construída (m ²)	Custo Unitário (R\$/m ²)	Investimento (R\$)
Setor Armazéns			43.533.533,46
Retrofit dos Armazéns	13.154	1.986,00	26.124.201,48
Mezaninos (1)	741	750,00	555.390,00
Áreas apoio	3.241	1.986,00	6.437.479,98
Retrofit Deprec	4.592	1.986,00	9.119.712,00
Estacionamento Descoberto (Armazéns)	4.550	285,00	1.296.750,00
Setor Docas			151.981.731,88
Estacionamento Coberto (Armazéns)	11.290	617,86	6.975.639,40
Estacionamento Descoberto (Armazéns)	4.196	285,00	1.195.860,00
Escritórios	47.125	1.765,00	83.175.625,00
Estacionamento Coberto (Escritórios)	28.034	617,86	17.321.087,24
Hotel (2)	12.440	1.986,00	24.705.840,00
Estacionamento Coberto (Hotel)	4.020	617,86	2.483.797,20
Frigorífico (Retrofit)	5.610	1.986,00	11.141.460,00
Estacionamento (Frigorífico)	8.064	617,86	4.982.423,04
Setor Shopping			161.730.072,62
Centro Comercial	35.000	3.310,00	115.850.000,00
Nova área anexa	2.350	3.310,00	7.778.500,00
Estacionamento Coberto (SHopping)	61.667	617,86	38.101.572,62
Urbanização	182.474	280,00	51.092.720,00
Acessos	6.700	4.500,00	30.150.000,00
Paisagismo	64.580	24,30	1.569.294,00
Recolocação de Escritórios SPH	2.000	1.161,08	2.322.160,00
Relocação do OGMO, Almoxarifado, Oficinas da SPH e Bombeiros	7.000	1.161,08	8.127.560,00
Projetos e Estudos Técnicos		10.000.000,00	10.000.000,00
Licenças		1.500.000,00	1.500.000,00
Outros custos relacionados à construção		2.000.000,00	2.000.000,00
Gerenciamento do Projeto		4.000.000,00	4.000.000,00

Estudo de Impacto Ambiental da Revitalização do Cais Mauá

Figura 48- Planilha de Investimentos, EIA, Cais Mauá

Fonte: CAIS MAUÁ, 2015a.

A respeito desta questão, Marcel Barbosa (2016) alerta sobre o risco de gentrificação da área. A partir dos estudos realizados e entrevistas, da existência de diversos prédios desocupados e sem uso no centro de Porto Alegre. Além disso, o bairro é heterogêneo do ponto de vista econômico e social na composição de seus moradores, existindo desde ocupações de sem-teto, moradores de baixa renda e moradores de classes A e B. Assim, ele alerta para a possibilidade do fenômeno da gentrificação ocorrer na área do centro histórico de Porto Alegre e defende uma negociação entre os responsáveis pelo empreendimento a ser realizado no cais do porto e os movimentos sociais:

Ao entorno da Mauá existe uma área com prédios ociosos ou até mesmo ocupados. Caso interessante no sentido que existe uma valorização do solo ao entorno do complexo do cais, os edifícios ociosos ou ocupados poderão sofrer pressão especulativa, onde o interesse privado pode sobrepor os interesses de outros movimentos e demandas sociais. O espaço do centro então deve cumprir a função social, neste sentido a necessidade de diálogo entre o Cais e o Centro, entre os diferentes movimentos sociais que retratam a questão urbana. (BARBOSA, 2016, p.96).

Por outro lado, não foi apenas o lado crítico opositor ao projeto de revitalização que se manifestou durante todo o período de debates. O projeto encontrou guarida na classe de empresários e empreendedores que veem no projeto oportunidades de crescimento e faturamento futuros. No dia 20 de agosto de 2014, por exemplo, o Clube de Diretores Lojistas de Porto Alegre, o CDL, realizou reunião, divulgada pela própria entidade, denominada de “Varejo com Candidatos” que tinha como objetivo “uma série de reuniões com candidatos ao Governo do Estado, para discutir questões que impactam, principalmente, o varejo e o turismo”. (CDL POA, 2014). A plataforma dos lojistas era clara e consistia em cinco temas específicos e de importância para os empresários: sistema tributário do RS, infraestrutura, segurança, gestão pública e o projeto do Cais Mauá. Segundo a divulgação da atividade, a entidade realizaria reuniões com todos os candidatos ao governo do estado do Rio Grande do Sul para demandar resoluções para estes cinco temas.

A propósito, sobre como a questão do cais Mauá é vista pela iniciativa privada, o gestor Robert Snel, diretor de Turismo de Porto Alegre, oriundo da iniciativa privada, na área de Turismo defende:

Óbvio, não podemos ser hipócritas; temos que contemplar o interesse econômico de quem vai administrar. E aí vêm as críticas: “Ah, por que é que vão colocar uma torre, um shopping, talvez um hotel?” Porque nos outros lugares em que isso se constitui, se eu não tenho uma mínima receita para quem investe, não tem por que investir! Ele não vai injetar bilhões, ali, se não tiver como ganhar dinheiro com isso! Não faz sentido. E, aí, eu volto para aquilo: nós precisamos resgatar a cidade para isso refletir, por exemplo, no Centro Histórico, que está precisando de investimentos, também, ou queremos que fique como está? Eu quero ver o Centro Histórico revitalizado! Eu fui gestor de hotelaria, trabalhei no Plaza São Rafael (que é no Centro Histórico), trabalhei no Everest (que é no Centro Histórico), e testemunhei o quão impactante foi para aqueles equipamentos, perder clientes por causa do entorno, que estava se degradando. (ROBERT SNEL, Entrevistas, Anexo A).

É interessante perceber que a visão do gestor público está imbricada com a do gestor privado, alicerçada numa visão que tem como norte, em determinados momentos, a visão eurocêntrica de cidades voltadas para gerar dinheiro com o turismo e se organizar para isso, enquanto prioridade. Robert Snel revela este fundamento quando afirma:

Mas, por que? Porque o cidadão londrino, o cidadão parisiense, o de Madri, ele sabe da importância que o turismo tem para a cadeia e que, diretamente e indiretamente, atinge ele como cidadão pelo imposto que é arrecadado, e que reflete no serviço ou no serviço que ele vai ofertar como mão de obra contratada para compor essa rede que recebe os turistas; injeta dinheiro e desenvolve economicamente o destino. Ele sabendo disso (e, também, há um ponto a se considerar aqui, que é a questão da educação), porque boa parte dos europeus (e aqui, por exemplo, em Gramado, já existe um case parecido) os alunos pequenos, do fundamental, já recebem fundamentos do turismo para entender o que isso significa no seu futuro como empreendedor ou como empregado de um meio de hospedagem, de um restaurante, de uma agência de turismo, [o que] aquilo tem de importância para a sua cidade e quanto aquilo contribui para a economia local. (ROBERT SNEL, Entrevistas, Anexo A).

A visão empresarial e dos gestores do poder público, focada em “modelos de sucesso” na Europa e Estados Unidos, é exatamente o ponto de divergência e choque no processo de revitalização do cais Mauá que se expressa nas reivindicações das entidades. Para além de ser um simples processo de “os que são a favor” versus “os que são contra”, há muito mais elementos em profundidade a serem debatidos. Como afirmam Lacerda e Mello (2018), a visão mercantil de cidade, baseada no exemplo europeu não é necessariamente adequada aos valores e modo de vida de outros lugares do mundo.

Discorrendo sobre o caso do cais Mauá, a partir da questão da representação política da identidade na gestão dos espaços urbanos, prosseguem os autores:

Recorrendo as teorias sobre direito à cidade e produção capitalista do espaço, é possível concluir que o discurso da iniciativa privada e do poder público é elaborado por meio de uma visão de desenvolvimento e uma concepção universalista, muitas vezes, eurocêntrica. Essa questão é observada na inspiração de modelo de requalificação dos espaços europeus, que é visto como adequado, sem que exista uma adaptação crítica a cada contexto específico. (LACERDA; MELLO, 2018, p.356).

Uma das questões centrais que é abordada na crítica das entidades e dos movimentos é a falta de estudo técnico, planejamento e rigor jurídico na proposta de revitalização do cais Mauá e na visão macro de planejamento urbano da cidade. É

interessante analisar a fala do gestor público sobre a necessidade de o capital privado estar submetido às regras e leis do estado:

Então, que a gente possa buscar alternativas que não façam nenhum tipo de prejuízo acontecer à cidade ou ao cidadão, pelo contrário; que eles possam receber coisas boas com a “privatização ou concessão” de um ambiente como aquele, do Cais Mauá, para uma operadora ou uma administradora utilizar o espaço de uma maneira regulada pelo Poder Público (ou seja, ela não pode fazer o que quer lá; ela tem que fazer ipso facto o que o Poder Público determinar porque aquilo é público) e com esse regramento, desenvolver economicamente Porto Alegre. (ROBERT SNEL, Entrevistas, Anexo A).

Ocorre que o que se observa no caso do cais Mauá é exatamente o contrário! O poder público em Porto Alegre é criticado pelas entidades por problemas de caráter jurídico no edital desde o seu lançamento. Há questões pendentes até hoje não resolvidas como as constantes modificações no projeto realizadas após a assinatura do consórcio vencedor e mudanças nas exigências técnicas para construções na área a ser revitalizada, onde as regras que se referem ao planejamento urbano foram sendo modificadas para que grandes projetos pudessem ser acolhidos em regiões da cidade onde não eram previstas intervenções de grande porte. Além disso, nem mesmo as contrapartidas exigidas pelo contrato em vigor, ainda que com problemas, estão sendo cumpridas, como o pagamento pelo uso da área previsto originalmente.

As manifestações das várias entidades, muito embora restritas a um grupo pequeno de cidadãos, mais restrito a artistas, intelectuais, estudantes, jornalistas produziu diversas ações junto à sociedade. Da mesma forma, a divulgação das irregularidades apontadas, fez com que mais entidades e personalidades se manifestassem acerca do processo de revitalização. Essa compreensão da necessidade de questionar o que estava estabelecido enquanto modelo ideal para a revitalização do cais do porto acabou juntando diversos esforços, através de entidades e grupos dos mais variados matizes e interesses.

Um dos movimentos que surgiu desta confluência de desejos e propostas de questionar e rediscutir o projeto em vigor de empreendimento para a área é o “Coletivo Cidade que Queremos”. O coletivo, que conglomerava diversas entidades da sociedade civil e movimentos independentes tem como objetivos, apresentados em sua página eletrônica na internet, as seguintes questões: a gestão democrática da cidade e seu controle social; a sustentabilidade que queremos; os usos dos espaços

públicos; a função social da cidade e da propriedade e a mobilidade e transporte público.

Na apresentação, o movimento informa que “a criação de fóruns reunindo uma pluralidade de entidades, associações, movimentos, cidadãs e cidadãos pode ser uma saída importante diante da mercantilização das cidades que se verifica em todo o mundo, patrocinado por um forte poder político e econômico”. Participam do coletivo as seguintes entidades e movimentos:

- ALICE - Agência Livre para Informação, Cidadania e Educação;
- Associação Comunitária do Centro Histórico;
- Associação dos Moradores do Bairro Bom Jesus;
- Associação Gaúcha de Proteção ao Ambiente Natural-AGAPAN;
- Associação dos Geógrafos Brasileiros - Seção Local Porto Alegre;
- Associação Pela Mobilidade Urbana em Bicicleta-MOBICIDADE;
- Associação de Reciclagem Ecológica Vila dos Papeleiros - AREVIPA;
- Centro Comunitário de Desenvolvimento da Tristeza, Pedra Redonda, Vila; Conceição e Vila Assunção - CCD;
- Coletivo Ambiente Crítico;
- Coletivo Catarse;
- Clube de Cultura;
- Fórum Ambiental;
- Fórum Justiça - RS;
- Grupo de Pesquisa em Economia Urbana e Direito à Moradia;
- Instituto dos Arquitetos do Brasil - IAB/RS;
- Instituto Econsciência;
- Minha Porto Alegre;
- Movimento Cais Mauá de Todos;
- Movimento Chega de Demolir Porto Alegre;
- Movimento de Defesa da Orla do Rio Guaíba;
- Movimento de Luta nos Bairros, Vilas e Favelas (MLB) - RS;
- Movimento Franciscariano da Diocese Meridional de Porto Alegre;
- Movimento Gaúcho de Defesa do Meio Ambiente-MOGDEMA;
- Movimento Preserva Belém Novo;
- Movimento Viva Guaíba;
- Observatório das Metrôpoles - Núcleo Porto Alegre;

O coletivo “A Cidade que Queremos” foi lançado em novembro de 2015 e sua primeira atividade foi um debate acerca das chuvas e inundações que afetaram a cidade naquele ano, inclusive com o avanço das águas do Guaíba sobre o cais do porto e colocando em questionamento a viabilidade das construções previstas no projeto proposto pelo consórcio responsável pela obra.

Em outubro de 2015, as águas do Guaíba alcançaram o nível de 2m92cm, na maior cheia registrada em 74 anos, desde a famosa inundação de 1941. E pela primeira vez, desde 1972, quando o muro da Mauá foi construído, todas as 14 comportas de contenção das águas tiveram que ser fechadas (Figura 49), segundo informou a página eletrônica de notícias do G1/Globo. (PIRES, 2015).



Figura 49- Aguas do Guaíba avançam sobre área do antigo cais do porto
Fonte: JORNAL NH, 2015.

Como fruto da união de diversos movimentos e a necessidade de incidir nos poderes públicos a fim de galvanizar as ações e pressionar os órgãos competentes quanto aos problemas por apontados, as entidades promotoras do “Coletivo A Cidade que Queremos” conseguem marcar uma audiência pública para o dia 16 de março de 2016. Na ocasião, com o auditório Dante Barone completamente lotado (Figura 50), foi informado que havia ações tramitando no Poder Judiciário em relação ao processo de revitalização. No Tribunal de Contas tramitava uma inspeção especial de acompanhamento e no Ministério Público tramitavam três inquéritos nas promotorias de Defesa do Patrimônio Público, Defesa da Habitação e Ordem Urbanística e de defesa do Meio Ambiente. Ao final da atividade, foi lançada uma

Frente Parlamentar composta por legisladores da Assembleia Legislativa do RS e da Câmara de Vereadores de Porto Alegre para dar continuidade à discussão e incidir no processo em curso.



Figura 50- Audiência pública sobre o cais Mauá

Fonte: Foto: Marcelo Bertani - Arquivo AL/RS

No evento da Assembleia Legislativa, o representante da Associação Comunitária do Centro Histórico, Paulo Guarnieri, concedeu entrevista à Agência de Notícias da AL/RS:

O projeto de revitalização do Cais Mauá fará concorrência desleal com os negócios do Centro Histórico e promoverá um sucateamento maior ainda do bairro. A matriz do Centro Histórico está baseada na hotelaria, gastronomia, escritórios e comércio de rua. (RODRIGUES, 2016).

Entre os depoimentos mais contundentes entre as personalidades e entidades que se posicionaram em oposição e crítica ao projeto, é importante destacar o artigo do Procurador do Estado Silvio Guido Fioravanti Jardim, publicado na edição impressa do Jornal do Comércio de 22 de agosto de 2017 e intitulado “A idoneidade para sobre o Cais Mauá”. Em se tratando de uma importante autoridade do Poder Judiciário, entendemos ser fundamental publicá-lo aqui em sua íntegra:

Inúmeras vezes já foi levado às instituições, pública e documentalmente, inclusive ao CMDUA (Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental) em reunião realizada em 11 de outubro de 2016 (Ata 2697), que o dito consórcio não possui idoneidade financeira e moral para desenvolver um projeto na envergadura que propõe, inteiramente desnecessário,

registre-se, com as repercussões de cunho legal, social, ambiental, no patrimônio histórico, na economia do pequeno empreendedor e na mobilidade da região central da cidade, fatos que, até o momento, ensejaram representações e o ajuizamento de três ações populares e uma ação civil pública pelo IAB/RS. A Contern pertence à família Bertin, envolvidíssima nas maracutaias da Operação Lava-Jato, como amplamente divulgado desde a delação do ex-senador Delcídio Amaral e na imprensa em geral. Tem ainda registrado na Junta Comercial de São Paulo um arresto judicial de mais de dez milhões de reais por contendas negociais, sintoma da indigência empresarial que conduziu ao fato noticiado. O referido consórcio também é composto pela NSG Fundo de Investimento e Participações, que detém 39% das cotas sociais, a qual nem assim está mais denominada, tendo alterado sua nomenclatura para Icla Trust Distribuidora de Títulos e Valores Imobiliários S/A em 2014, talvez para diluir a repercussão de seu envolvimento na “Operação Fundo Perdido” da Polícia Federal, que investiga fraudes em fundos municipais de previdência. Igualmente integra o consórcio a GSS Holding Ltda, cujos 51% das cotas sociais também foram arrestados por decisão judicial no processo nº 001/1.13.0352238-2 em trâmite na 1ª Vara Cível da Capital, confirmada pelo TJRS no acórdão nº 70064240864, como forma de garantir valor próximo de seis milhões de reais em ação ajuizada por antigos parceiros de consórcio, inclusive da empresa que formulou o plano de negócios e estudos financeiro do projeto. A isso se somam outras ações judiciais contra o consórcio, cobrando por produtos e serviços de vigilância e comunicação impagos. Como dito, o grupo que venceu a licitação para revitalização via edital cujas cláusulas afastaram concorrentes por exigências nele contidas, e não cumpridas até hoje, a exemplo da necessidade de contrato bancário de financiamento de quatrocentos milhões de reais no prazo de cento e oitenta dias da assinatura do contrato, jamais possuiu idoneidade para dirigir um projeto na dimensão proposta. Bons projetos também geram renda e emprego, e seguramente o proposto para o Cais Mauá de Porto Alegre não é exemplo. Urge que as autoridades públicas, federais, estaduais e municipais imponham a rescisão do contrato firmado, afastem do bem mais simbólico da cidade o manto da corrupção e das negociatas, e determinem ao Poder Público, a iniciativa de uma nova licitação, desta feita sem obscurantismo e com ampla participação das cidadãs e cidadãos de Porto Alegre. (JARDIM, 2017).

As entidades que reivindicam a luta em prol da reabertura dos debates sobre a revitalização e questionam as questões legais que foram infringidas pelo consórcio empreendedor organizaram dezenas de atividades com o propósito de alertar a população e mobilizar a sociedade para a causa em disputa. Desde ocupações da área a ser recuperada, abaixo-assinados com mais de dez mil assinaturas e intervenções artísticas e culturais.

Foi no âmbito da luta na área judicial, porém, que os organizadores da resistência mantem acesa a intenção de continuar questionando o processo em curso. Ainda em março de 2016, as entidades anunciaram em entrevista coletiva o ajuizamento de mais uma ação contra o processo de revitalização (Figura 51).



Figura 51-Audiência do movimento Cais Mauá de Todos

Fonte: Foto Sabrina Ortácio

Para Rafael Passos, representante do IAB/RS, “o projeto que está lá tramita na ilegalidade. O que nos cabe a fazer, nosso papel, é denunciar as irregularidades aos órgãos públicos”. Ainda segundo Passos, o ajuizamento se justifica tendo em vista que “se comprova que o objeto da licitação já não corresponde ao que tramita no momento, me parece que aí cabe não só o rompimento do contrato”. O representante do IAB/RS revela que as entidades vêm denunciando os problemas do contrato há bastante tempo e que “nunca houve uma transparência de fato de todo o processo”. (G1, 2016).

O processo de organização e resistência ocorrido em Porto Alegre é um fenômeno que possui similaridade com tantos outros que eclodem no Brasil e no mundo por conta da implantação de grandes projetos urbanos. É importante destacar que, como analisado no capítulo anterior, nas cidades onde o fator local e as comunidades não são avaliados e integrados ao debate e às decisões de maneira concreta e positiva, as reações se tornam uma realidade. Tanto em relação aos desdobramentos mais imediatos, como na manutenção e avaliação permanente dos equipamentos a serem integrados e revitalizados à realidade do espaço urbano, tanto maior são os protestos e resistências que se apresentam por diversos grupos que não se vêm representados nas novas áreas urbanas revitalizadas.

As entrevistas realizadas durante a pesquisa revelam uma parte dessa realidade e também as posições que são contempladas positivamente pelo processo

em curso. Podem contribuir para que um olhar mais aguçado e de aprofundamento extraia mais contribuições para o estudo da revitalização do Cais Mauá.

6.1 As entrevistas e as visões do processo de revitalização do Cais Mauá

Quando optamos pela realização de entrevistas abertas para subsidiar com opiniões qualificadas as questões que dizem respeito ao processo de revitalização do Cais Mauá, nosso objetivo principal foi o de obter dados, informações e posicionamentos que, em circunstâncias que envolvem um negócio público e interesses privados, muitas vezes não são publicados ou relegados por diversos motivos. Mas que, em nossa pesquisa, possibilitariam cruzar com os demais dados, reforçando ou refutando questões do processo.

Para Marieta Ferreira et al. (2006, p.14), “o uso sistemático do testemunho oral possibilita à história oral esclarecer trajetórias individuais, eventos e processos que às vezes não tem como ser entendidos ou elucidados de outra forma”. Em nosso trabalho, não tratamos apenas da história oral. Mas é fato que os testemunhos orais de atores sociais envolvidos no objeto de pesquisa qualificam e contribuem com elementos muitas vezes despercebidos em outras fontes.

Aliado a isso, os autores tratam de uma questão que está candente em nossa pesquisa: a pesquisa e o pesquisador contemporâneos de seu objeto. Uma parte deste trabalho foi realizada com o processo de revitalização em andamento, isto é, diversas ações que envolviam a revitalização do cais Mauá ocorreram neste período, alterando, impulsionando ou mesmo introduzindo questões novas para o processo. Sobre esta questão, os autores tratam a respeito:

A história do tempo presente contribui particularmente para o entendimento das relações entre a ação voluntária, a consciência dos homens e os constrangimentos desconhecidos que a encerram e a limitaram. Melhor dizendo, ela permite perceber com maior clareza a articulação entre, de um lado, as percepções e as representações dos atores, e, de outro, as determinações e interdependências que tecem os laços sociais. (FERREIRA et al., 2006, p.24).

Neste sentido, um dos elementos importantes a se ressaltar nesta pesquisa, em se tratando das entrevistas que são parte importante do conjunto de dados, diz

respeito à não-participação da representação do Consórcio responsável pela revitalização. Foram diversas tentativas realizadas, sendo a primeira com uma visita presencial ao escritório-sede no porto onde está instalado, no dia 23 de outubro de 2017, dentre tantas que se sucederam a partir desta data. A representante informou nas diversas tentativas, não poder responder às perguntas por não estar capacitada e informou contato de telefone e endereço eletrônico de uma das pessoas responsáveis. Tentamos entrar em contato então com a pessoa indicada e, após algumas semanas, recebemos mensagem respondendo que a entrevista não seria possível por “razões contratuais” e que qualquer informação a respeito do processo poderia ser obtida através da página eletrônica ou dos materiais de divulgação fornecidos pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil S.A. Esta mensagem faz parte do material documentado e arquivado da pesquisa (Figura52).

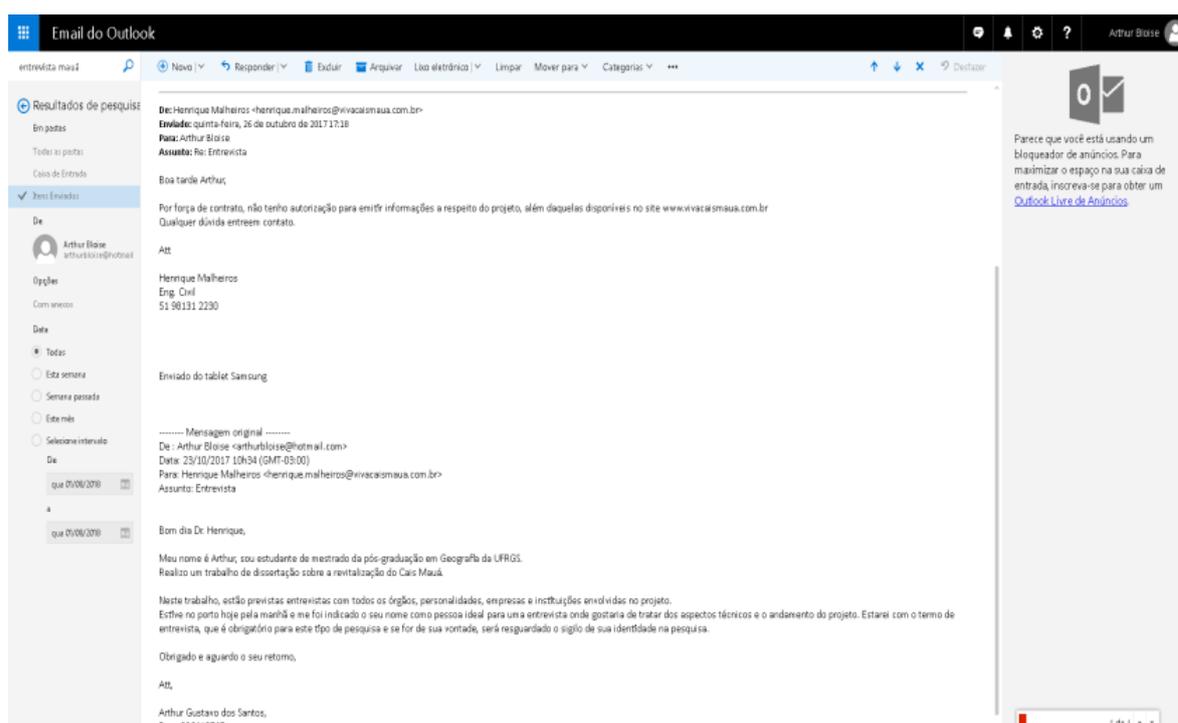


Figura52- Mensagem do representante do Consórcio Cais Mauá, justificando a negativa em dar entrevista por motivos contratuais

Fonte: Arquivo pessoal, 2018.

Neste caso, é importante destacar que tal procedimento em relação ao fornecimento de informações por parte de uma das partes mais interessadas no processo, no caso o Consórcio Cais Mauá S.A., não é isolada. Durante todo o processo de debates e definições que percorreram estes últimos anos, os relatos a

respeito do acesso às informações e/ou entrevistas sempre foram da ausência de interesse por parte do consórcio de fornecê-las.

Tal afirmação pode ser confirmada a partir de reportagem do jornalista Paulo Germano, colunista do jornal Zero Hora, do dia 17 de maio de 2017, com o título “A empresa da obra do Cais Mauá sumiu”. No texto da reportagem, Germano (2017) destaca que:

O telefone fixo, que o consórcio divulga no site só chama. O celular avisa que o número não existe. A assessora que atendia a imprensa foi dispensada recentemente. [...] A Comissão de Urbanização da Câmara promoveu uma audiência para debater o assunto - apareceram vereadores, técnicos da prefeitura, militantes que se opõem ao projeto, mas nada dos representantes do consórcio Cais Mauá, responsável pela obra. A empresa não respondeu aos convites da Câmara.

A reportagem foi publicada na página eletrônica do jornalista, como podemos conferir nas Figuras 53 e 54.



Figura 53- Manchete sobre o silêncio do consórcio e ausência em audiência da Câmara de Vereadores

Fonte: Germano (2017).



Figura 54- Jornalista Paulo Germano expôs em texto no corpo da reportagem o comportamento do consórcio

Fonte: Germano (2017).

Destacamos que este procedimento do consórcio, da dificuldade em estar aberto ao fornecimento de informações para esclarecer as dúvidas e ouvir as críticas ao projeto foi uma marca da falta de abertura e transparência do empreendedor durante todo o período em que este responsável pela obra de revitalização.

Nossa primeira entrevista foi realizada com o Procurador Federal do Ministério Público da 4^o Região, Dr. Domingos Dresch da Silveira. É importante constatar que a entrevista revela a objetividade e clareza com que o procurador denomina os procedimentos referentes ao processo de revitalização do cais:

Então, a gente tem uma coisa séria. E aí, várias outras coisas. Por exemplo: o consórcio não tem o capital exigido, o consórcio nunca pagou o arrendamento. E isso, por si só, é suficiente para levar à anulação do contrato. É causa nulificadora (nulificante), denulidando o contrato! Está inadimplente e a um prazo muito superior ao que se poderia tolerar. Simplesmente não pagaram nada do arrendamento (nesses três ou quatro anos que eles têm a posse do imóvel)! O problema é deles se eles não conseguiram o capital investidor para tocar o empreendimento. (DOMINGOS DRESCH, Entrevistas, Anexo A).

O procurador também lamenta a ausência de interesse no envolvimento da sociedade para o debate:

'Realmente é um espaço que tem que ser devolvido para cidade. Não tenho dúvida. Mas eu acho que a proposta que está em jogo hoje, é uma proposta que trabalha com essa ideia do 'não envolver'. É uma proposta muito excludente. É uma proposta que [ah, ah] privatiza na perspectiva mais clássica, mais tradicional. Transforma aquele espaço, que é um espaço que

podia ser de muitos, instrumentos urbanos, de lazer, coisa e tal, num espaço inteiramente privatizado no modelo mais arcaico, que é esse modelo 'a la shopping center', não é?' (DOMINGOS DRESCH, Entrevistas, Anexo A).

E trata de uma questão candente do processo, a partir da perspectiva dos movimentos de resistência: a ausência de uma proposta unificadora e alternativa ao projeto do consórcio vencedor:

'Agora, eu acho que a gente está pecando num aspecto: a gente está resistindo contra esse projeto (e eu acho que é o que tem de ser feito), mas a gente não está conseguindo conceber um novo projeto consistente, uma nova proposta de utilização daquele espaço. E acho que essa é a nossa grande fraqueza. Porque no momento em que a gente conseguir (e a gente que eu falo é a sociedade civil, o Ministério Público, o Instituto dos Arquitetos, enfim, todo esse conjunto de grupos que estão envolvidos na luta contra esse projeto), no momento em que a gente conseguir conceber uma alternativa, a gente cresce em força. Porque hoje a resposta que se tem é: 'Então vocês querem esse negócio abandonado'. E isso enfraquece. Então, assim, qual é o Cais que nós queremos? Eu acho que, do ponto de vista da exploração enquanto Cais, ele é inviável. E nem sei se hoje, naquele espaço, é a melhor coisa que se tem para fazer para a cidade'. (DOMINGOS DRESCH, Entrevistas, Anexo A).

A entrevista com a Promotora Ana Marchezan evoca as questões legais a respeito do edital e as limitações regidas pelos tombamentos do Patrimônio Histórico. Em sua fala, é considerada também as possibilidades de diálogo e negociação quanto à continuidade do processo, procurando tratar dos problemas encontrados e resolvê-los em prol da comunidade:

'Se não me falha a memória, nós instauramos esse expediente de ofício. Ou seja, não houve uma representação formal. Porque aqui, na nossa promotoria, tem uma pessoa designada para ler, diariamente, os principais jornais e ela recorta tudo o que tem alguma pertinência com o meio ambiente e nos passa. E aí, a gente seleciona daquelas matérias e, se for o caso de instaurar alguma coisa, a gente leva para a reunião e instaura, ou não. Nesse caso, como as intervenções projetadas se dão numa área onde nós temos vários bens tombados em nível federal, estadual e municipal, e como saiu, na época, uma fotomontagem nos jornais [onde] era visível a mácula (digamos assim) ao conjunto paisagístico e aos bens tombados no sentido de interferir na visibilidade, nós instauramos um inquérito'. (ANA MARCHEZAN, Entrevistas, Anexo A).

Ana Marchezan aponta as diversas modificações no edital, no andamento das liberações de licenças:

'O problema que eu vejo é que muito do que se pensava no início, não vai se consumir. Por exemplo, a primeira das primeiras fotomontagens que lançaram, havia a previsão de rebaixamento daquela avenida, a travessia

da praça para o cais seria feita num nível único, e os carros passariam por baixo'. (ANA MARCHEZAN, Entrevistas, Anexo A).

Por fim, revela o desejo de que seja encontrada uma solução amigável para o processo:

'[...] e a gente sabe o quanto ela é verdadeira, mas nós vamos estar vigilantes porque, embora, o próprio IPHAN está ameaçado de ser extinto (te mandei um e-mail, não é?)... O próprio IPHAN; nem é a Portaria. O próprio órgão. Mas, nós já temos uns estudos técnicos e a gente tem uma capacidade argumentativa forte para brigar por essa preservação da área de entorno. Então, tudo pode, realmente, assim como pode acontecer que a própria empresa não tenha fôlego financeiro para fazer frente a tudo isso. Que, daí, chega a me assustar a ideia de que vai começar tudo de novo, do zero, e eu ainda alimento a esperança de chegar num grande consenso na cidade com os empreendedores, sabe? Porque, por que é que tem que ser tudo ou nada, aqui em Porto Alegre? Será que não conseguem fazer alguma coisa mais adequada à nossa realidade, à nossa cidade, que preserve aquela imagem tão forte (que tem ali, na cena do Cais)? Eu ainda tenho, um pouco, essa esperança e conversei com o gerente da empresa Cais Mauá e externei essa minha vontade.[...]' (ANA MARCHEZAN, Entrevistas, Anexo A).

Na Figura 55, destacamos questões que, ao nosso ver, ficaram evidenciadas nas falas de Domingos e Ana Marchezan:



Figura 55- As questões evidenciadas nas falas de Domingos e Ana Marchezan

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

As falas do Procurador Domingos e da Promotora Ana Marchezan revelam as inseguranças jurídicas presentes no processo e como ele foi conduzido de tal forma

a “facilitar” as obrigações exigidas do concessionário para assumir a revitalização do cais do porto, colocando sob suspeição a intervenção urbanística ali projetada.

Marcelo Sgarbossa e Monica Leal são vereadores de Porto Alegre. Representam, respectivamente, o Partido dos Trabalhadores - PT e o Partido Progressista - PP na Câmara Municipal da cidade. Têm visões diferenciadas sobre o projeto, a partir das prioridades que cada um considera e de visões de prioridades e de cidade totalmente distintas.

Enquanto que tu podes ter um outro modelo, assim, só para conseguir visualizar alguma coisa. Imagina o ‘brique’ da Redenção, que é um centro efervescente da cidade, com os artistas de rua, com o comércio local, artesanato, com toda aquela força de diversidade, de pessoas que estão ali, lá no Cais! É um outro modelo do que um modelo todo “shopping center”. Aliás, um dos problemas é a construção de um shopping, ali. Eles acham que colocando mais um shopping na cidade vai atrair as pessoas. Acho que Porto Alegre já tem uma saturação de shoppings, assim. Tem um próximo, o Praia de Belas, tem o próprio shopping do centro, ali na Rua da Praia. Então, definitivamente, não precisa de mais um shopping. (MARCELO SGARBOSSA, Entrevistas, Anexo A).

Creio que é um projeto fundamental a se inserir em qualquer cidade que queira se modernizar e alcançar boas estruturas de lazer, convívio urbano e turismo ao seu público local e visitante, bem como, atuar na preservação de sua memória e de sua história na preocupação constante de viabilizar políticas de cuidado com o patrimônio histórico e artístico, através de restauros e tombamentos. Não há cidade moderna e civilizada sem a preservação e a valorização do seu passado. Como cidadã e vereadora, frente a essa proposta para o Cais Mauá, vejo que Porto Alegre não pode ficar de fora desse conceito de cidade. O atual projeto trará qualidade de vida, serviços, cultura, lazer e beleza para os porto-alegrenses no contato com o Rio Guaíba. (MÔNICA LEAL, Entrevistas, Anexo A).

Dois visões distintas de cidade que, de certa forma, coincidem com a necessidade de revitalização daquele espaço, mas se opõem quando se trata de defender o projeto proposto. Há uma preocupação quanto a mobilidade urbana, de um lado e com o desenvolvimento econômico, de outro. Questões que não são opostas. Mas que, num cenário de debates e esclarecimentos à população quase inexistentes ou muito fragmentados, pode confundir como antagônicos.

Imagina quatro mil veículos entrando e saindo. Isso gera uma operação de guerra, eu diria! Então, vamos sair como? Se colocada outra sinaleira para bloquear o trânsito dos que já estão na Mauá para poder permitir que o pessoal saia do estacionamento. Então só isso já seria um problema. Como entrar 4000 num lugar e sair os 4000. Então, ao fazer um estacionamento ali, se está passando a mensagem “agora você, lá, do Rubem Berta, pode vir com o carro no Centro que vai ter lugar para estacionar”. [...] Então é um equívoco! Deveriam apostar em outras estratégias que não fossem de

incentivo ao transporte individual. Tem um erro na concepção geral, assim, mesmo. Rodoviariza mais a cidade, incentiva o transporte individual, motorizado. (MARCELO SGARBOSSA, Entrevistas, Anexo A).

É um projeto de urbanismo e integração que vai contribuir para a nossa economia, em um processo realizado pela iniciativa privada, mas com arrecadação de tributos para o Estado, gerando empreendimentos voltados ao turismo, comércio, gastronomia, cultura, hotelaria e lazer e assim muitas vagas de empregos diretos e indiretos. Vejo que o acesso ao rio, ao pôr do sol, ao Centro Histórico de forma democrática - pois será um espaço aberto a todos - é um presente e será motivo de orgulho para os porto-alegrenses ter um local assim para usufruir e divulgar. Temos o exemplo de outras cidades, em diferentes países aonde ocorreu este tipo de revitalização e as áreas antigamente abandonadas ou sem uso se transformaram para o uso de lazer da população. (MÔNICA LEAL, Entrevistas, Anexo A).

A divergência de opiniões dos dois parlamentares quanto ao projeto de revitalização do cais do porto fica evidente no quesito debate e participação da sociedade. Como procuramos demonstrar na Figura 56, enquanto o vereador Marcelo Sgarbossa é taxativo na denúncia da falta de debate e participação das diversas camadas da população, a vereadora Mônica Leal é enfática no que considerou o debate satisfatório e bem realizado através dos mecanismos de consulta da Câmara Municipal de Vereadores.

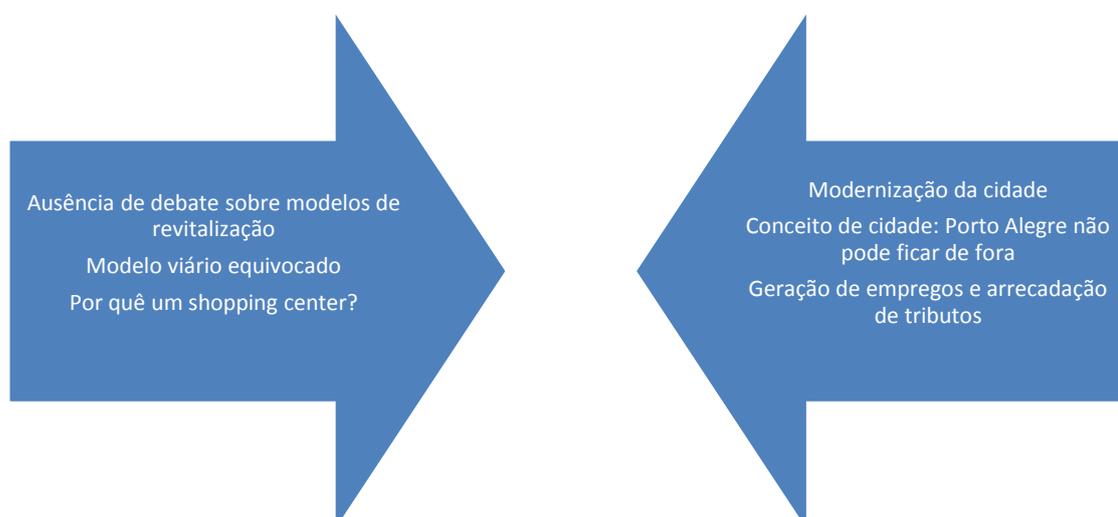


Figura 56- Discursos dos vereadores entrevistados

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

A gestão pública deve ser analisada a partir de diversos aspectos. Os gestores que respondem pela política da gestão eleita, por exemplo, são fontes

importante de coleta de dados sobre a política a ser traçada pela administração da cidade.

Entrevistamos dois técnicos, gestores da prefeitura municipal de Porto Alegre. O professor e arquiteto Glenio Bohrer, oriundo da área do serviço público e membro do Gabinete de Assuntos Especiais e Desenvolvimento - GADES da prefeitura e o Diretor de Turismo Roberto Snel, oriundo da iniciativa privada contribuíram para termos uma percepção de como a atual gestão conduz a questão da revitalização e projeta a sua contribuição para a cidade e a população:

Eu acho que, do ponto de vista de sítios disponíveis para transformação urbana, o impacto positivo, num curto espaço de tempo, ele é um espaço único dentro da cidade. Não existe outro comparável porque ele pode representar uma modificação, ao meu ver, positiva na maioria dos aspectos num espaço de tempo muito curto, uma vez que é uma área praticamente já antropizada, urbanizada, que demanda só uma readequação construtiva e uma complementação de edificação para dar viabilidade econômica para que entre em operação e que seja oferecido um espaço que tem, ao meu ver, características transformadoras porque ele tem capacidade de oferecer um espaço inusitado ou, pelo menos, muito pouco explorado na cidade em relação ao rio e em relação ao Centro Histórico. Tem condições de oferecer uma nova área de lazer com [uma] situação urbana e paisagística bastante atípica. Ele tem condições de mexer na imagem da cidade, do ponto de vista da sua projeção nacional e internacional, sendo um mobilizador para a captação de eventos, congressos [etc.]. Tem condições de movimentar o turismo da cidade, captando um percentual expressivo do trânsito para Gramado, que é o segundo destino turístico do Brasil, aonde todos os visitantes são obrigados a passar por Porto Alegre em função do aeroporto (e 95% não passam por Porto Alegre). A capitalização de 1 ou 2 dias de turismo, como é comum nessas capitais de escala. (GLÊNIOBOHRER, Entrevistas, Anexo A).

Perfeito. Nós costumamos a usar exemplos, e isso é inevitável, que são cases de sucesso no mundo inteiro e vide o caso do Porto, lá, em Portugal. Se transformou a cidade de uma maneira ímpar e que, se tu [a] comparares como ela era 50 anos atrás com o que ela é hoje, como polo turístico, é incomparável. Barcelona, por exemplo, que é um dos grandes cases, também, de reinvenção da economia através do turismo, nos deixa uma condição de espelhamento quase que necessário. Inclusive, a administração pública e privada em conjunto, fazendo o planejamento estratégico do turismo. No nosso caso, de maneira igual, eu percebo que o marketing da cidade vai se fazer muito mais efetivo com um equipamento como aquele (do cais do porto) porque em qualquer lugar do mundo que tenha a cidade às margens de um rio, de um lago, de uma praia, tudo é mais fácil de vender. Vamos dar o exemplo, aqui, da nossa vizinha Florianópolis, que compete conosco com a captação de congressos que disputam conosco, Porto Alegre, e que por vezes ganham e, por vezes, perdem de nós. Como é que tu imaginas que eu consigo dourar a pílula da nossa capital diante de uma beleza natural como o mar de Florianópolis, naquela cidade linda?(ROBERTO SNEL, Entrevistas, Anexo A).

Percebe-se a preocupação, positiva, com o desenvolvimento econômico da cidade. Porém, do ponto de vista concreto, há uma desvalorização das críticas gerais e pontuais realizadas em relação ao projeto, algumas questões como a possibilidade de outras alternativas de revitalização poderem ser levadas em conta ou o risco de danos ao patrimônio histórico são identificadas também nas falas:

[...]Os movimentos todos são reativos por inercia e são emocionais. São emocionais, não são racionais. [...] Todas as argumentações são muito superficiais. São, muitas vezes, jargões, mas que não têm profundidade de análise nenhuma! São simplesmente, vou dizer, reações emocionais, que também são válidas. (GLÊNIO BOHRER, Entrevistas, Anexo A).

Destacam-se nas falas dos representantes do poder público municipal a preocupação em transformar Porto Alegre num “case de sucesso”, com “projeção nacional” e “marketing de cidade”, como afirmou o Diretor de Turismo Roberto Snel e também as críticas aos opositores do projeto assinaladas por Glenio Bohrer, quando afirma que são “argumentações superficiais” e movidas por “inércia” de parte daqueles movimentos. Destaca-se ainda, a preocupação sempre presente quanto aos interesses econômicos no projeto:

Então, há de se fazer essa avaliação para que a gente não caia naquele viés, que eu digo que é muito forte de Porto Alegre, do anti-marketing da sociedade. Vamos fazer das coisas boas que estão acontecendo uma oportunidade de a gente melhorar como cidade e como cidadão. E o Cais Mauá vai ser, sem dúvida nenhuma, uma operação que, já que nós não temos alcance para operar, vai ser regulada, fiscalizada por nós (município, estado, União) para que aquilo seja aplicado de maneira correta, vislumbrando o nosso interesse como cidadãos. Óbvio, não podemos ser hipócritas; temos que contemplar o interesse econômico de quem vai administrar. E aí vêm as críticas: ‘Ah, por que é que vão colocar uma torre, um shopping, talvez um hotel?’ Porque nos outros lugares em que isso se constitui, se eu não tenho uma mínima receita para quem investe, não tem por que investir! Ele não vai injetar bilhões, ali, se não tiver como ganhar dinheiro com isso! Não faz sentido. (ROBERTO SNEL, Entrevistas, Anexo A).

Na fala dos representantes das entidades e mesmo da jornalista que acompanhou o processo e produziu um dossiê sobre o caso, veremos a citação desse elemento característico dos gestores públicos da cidade. Uma espécie de blindagem de qualquer crítica que pudesse ser realizada aos encaminhamentos da revitalização.

Entrevistamos duas entidades que estiveram à frente das manifestações críticas e de proposição ao processo de debate da proposta de revitalização: o

Instituto de Arquitetos do Brasil, Seção RS, através de seu presidente Rafael Passos e a AMACAIS, Associação dos Amigos do Cais Mauá, através de seu representante, o secretário-geral João Côrrea. Estas entidades possuem críticas ao procedimento de escolha e licitação, pontuando uma série de questões que são elencadas como determinantes para o cancelamento de toda a obra. Entre outras críticas, as questões mais destacadas têm a ver com a viabilidade urbana do projeto que, segundo os entrevistados irá provocar uma série de problemas no Centro Histórico da cidade:

Outro caso, por exemplo, que é mais do que o IAB propõe, é fazer, mesmo que tardio, um plano para toda a área visando, inclusive, ajustes (sim) nos projetos (se possível), necessário para ver questões de ordem legal. E aí, a gente começou no campo jurídico e político, buscar o Ministério Público, o Ministério Federal, apontar algumas irregularidades, tentando, é claro, barrar, mas também tentando, minimamente (e até uma apresentação que nós fizemos no seminário do Ministério Público Federal), a gente apontava as irregularidades e sugeria assim: “olha, tem irregularidades por parte do Poder Público municipal, do Poder Público estadual e do empreendedor. Então, nos parece que o caminho mais correto, ou pelo menos o mais viável, é um Termo de Ajustamento de Conduta”. Bom, se lá na lei estava previsto um estudo disso, daquilo e daquilo outro, e que nenhum foi atendido, e ao mesmo tempo o edital também ampliou ganhos, vamos readequar isso! Se não são aqueles, vamos buscar outras ações e o Ministério Público assumindo esse campo de resolver esse embrolho. (RAFAEL PASSOS, Entrevistas, Anexo A).

A chantagem foi montada a partir do momento em que eles decidiram dizer o seguinte. Primeiro, quando apresentaram o plano de negócios para o Cais Mauá, numa reunião em 2009, tinham uma pesquisa. E, a partir dessa pesquisa disseram o seguinte: 94% da população quer a revitalização do cais. Bom; quem não quer? Então, assim, abria a apresentação do plano de negócios, ou seja, estavam definindo com os vereadores o plano de negócios do cais, abrindo o cais para a concessão, 25 mais 25 anos, sob o viés, especificamente do interesse do investidor, ou seja, do consórcio. Que queriam não uma revitalização, ou não simplesmente a revitalização, ou não a revitalização como princípio da ação mais contundente do projeto e, sim, shopping, prédio e estacionamento. Então, na medida em que eles embutem a chantagem no processo de discussão com a cidade do cais, eles colocam a seguinte questão: ou é isso, ou é nada. (JOÃO CORREA, Entrevistas, Anexo A).

Uma questão que se evidencia através das falas dos representantes das entidades é a proposta de realizar um debate com os poderes públicos no sentido de encontrar uma saída negociada para as questões polêmicas que envolvem o processo de revitalização. Ainda que para os representantes do poder público executivo e o consórcio responsável pela revitalização, as questões jurídicas e de projeto estejam de acordo com as normas e leis, além de defenderem que houve um

debate a contento das questões que envolvem o projeto, sua viabilidade, construção e manutenção, os demais atores sociais envolvidos propõem uma saída negociada para a situação. Conforme a Figura 57, nas falas das entidades e também na representação do poder judiciário, observamos a possibilidade desta saída ser um “ajustamento de conduta”, tendo em vista que não há uma proposta de “não revitalização do cais Mauá”. Sendo assim, um acordo que leve em conta as diversas demandas da comunidade da região a ser implantada a revitalização, bem como o conjunto da cidade.

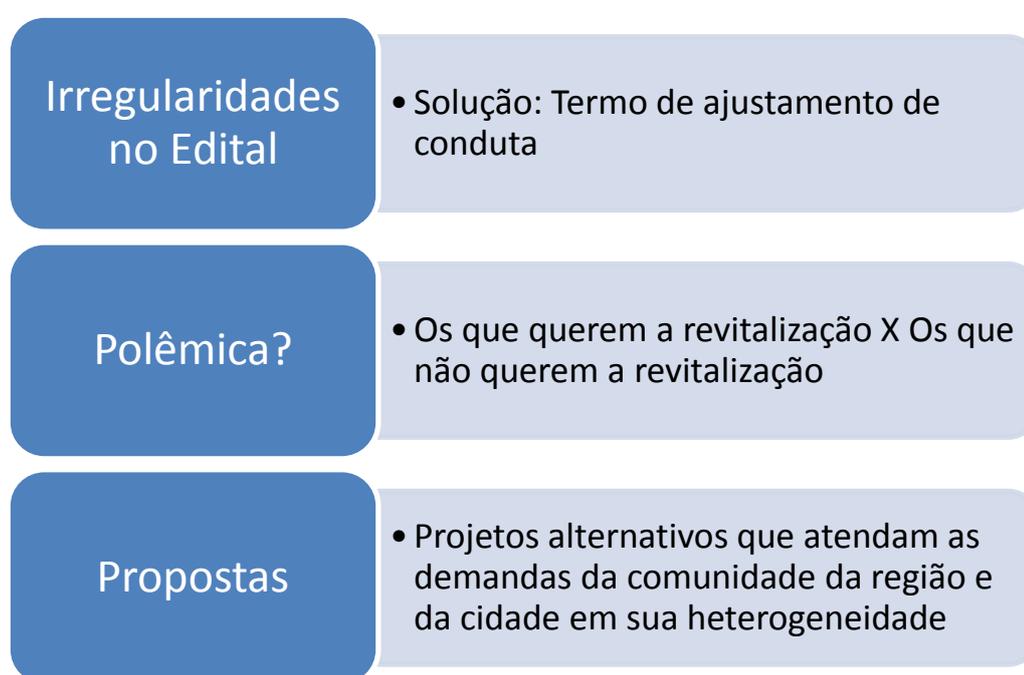


Figura 57- Possibilidades de entendimento enunciadas nas falas das entidades

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Um dos desafios enumerados pelos entrevistados que representaram o Instituto dos Arquitetos e a AMACAIS, Rafael e João Corrêa, respectivamente, foi o das entidades conseguirem “furar” o bloqueio institucional e midiático criado como proteção para levar adiante o projeto. A partir dos primeiros debates públicos, alguns interlocutores do poder público e das entidades de classe empresariais passaram a denominar os críticos do projeto como “caranguejos” (porque puxavam para baixo, se referindo à uma estória) e foi necessário improvisar um trabalho para quebrar este bloqueio e se apresentar à sociedade:

Então, o coletivo Cais Mauá de Todos nasce de dentro de um coletivo popular, de rua, de artistas de rua que estavam fazendo uma ação, engajados em uma ação direta de ocupação com a ideia de fazer com que esse processo fosse o melhor planejado para que a gente pudesse desenvolver ações mais contundentes e que tivesse melhor efeito do que simplesmente barulho e algazarra na rua para chamar a atenção da população, chamar a mídia, etc. [...]Então, tanto o executivo municipal, como o legislativo municipal, como o estadual, e os ministérios públicos, enfim, todas as instâncias ligadas à política institucional. Foi uma ação que se desenvolveu, delegamos, aí, e formamos um núcleo para esse trabalho. A outra ação foi a ação de comunicação e jornalismo. É a parte desenvolveria a ação da chamada, da criação de eventos no Facebook, a parte de produção de um vídeo (foi o primeiro vídeo que nós fizemos) que está lá, na página do Cais Mauá de Todos. (JOÃO CÔRREA, Entrevistas, Anexo A).

A ausência de um projeto alternativo (ou a pouca visibilidade de um projeto que se contraponha ao escolhido oficialmente) aparece em diversos discursos que compõem a narrativa do processo de revitalização do Cais Mauá. O representante da MACAIS trata dessa questão que nunca apareceu na grande mídia local, obstaculizando um debate mais rico:

O que é que nós fizemos? Tínhamos e apresentamos um projeto alternativo (que eles adoram descredibilizar) que foi um projeto de monografia de conclusão de curso da Lena Cavaleiro (que é arquiteta, nossa diretora cultural da AMACAIS). Nós fizemos esse projeto, lançamos o site, fizemos a apresentação e projeção desse projeto. Tem referências dele no Metro (uma foto desse projeto no Metro), ou seja, como que nós não apresentamos alternativa? Só a questão alternativa do projeto previa uma integração do cais realmente com a cidade (posso te passar a planta, o arquivo para dares uma olhada), mas não se pretendia ser “o” projeto da AMACAIS. Só dizia o seguinte: “olha, gente; se é para pensar um projeto para a cidade, nós temos esse, aqui, como um paradigma de como pensar o projeto do cais”, porque ele não entrou em shopping, não entrou em torres e não entrou em estacionamento. Ele revitaliza a área dos armazéns, toda a área, e ele dá destinação e função social e cultural para esses armazéns. Três armazéns, o A6 e o A5, por exemplo, seriam armazéns para serem ocupados pelo SESC. Pensávamos no SESC Pompéia, o SENAC, o SENAI, trazer atividades para a população; não só para quem gosta de cultura, como o SESC Pompéia, por exemplo, num dos armazéns. Estou dando o exemplo da referência SESC Pompéia de São Paulo, que é um equipamento maravilhoso. O SENAI, para cursos técnicos, para capacitação. Ou seja, chamar a população dessas camadas sociais que estão ali e que poderiam acolher aquele espaço como um espaço multiuso! E com finalidade fiscal. Há uma carência enorme de comércio no cais. A Biblioteca Pública está espremida; hoje, tem um pedaço. Tinha sido restaurada, revitalizada, mas não tem espaço. O Museu de Arte Moderna, nós temos poucos espaços; poucos equipamentos culturais. Enfim. (JOÃO CÔRREA, Entrevistas, Anexo A).

Para a jornalista Naira Hofmeister, uma das questões que são mais relevantes no processo que se instituiu na questão da revitalização, é como a cidade retrocedeu na abertura aos debates sobre as questões urbanas. Ela, a jornalista, enfatiza como encerraram-se os debates sobre a cidade:

Mas o que eu quero dizer é [que] tudo bem. Todos faziam a sua parte, mas tinha um debate. Tinha algum nível de debate e esse debate, por exemplo, redundou na criação de um negócio que se chamava Fórum de Entidades, que reunia todos esses grupos dentro da câmara [que], institucionalmente, abrigou essa discussão. A Câmara de Vereadores permitiu que essa discussão fosse feita. Esse grupo conseguiu fazer emendas ao Plano Diretor. Bom, com todos os seus defeitos, como é um processo que envolva muitos interesses. Agora, tinha um nível de debate permitido que, por exemplo, aí, no caso, especificamente, desses projetos, não se enquadram no Plano Diretor nem do Cais Mauá, nem do Pontal do Estaleiro, questão considerados projetos especiais. Então, toda regra que tu te propuseste debater com a população, e que demorou anos para ter, não vale para os troços maiores. Por quê? Porque tu dizes que são projetos especiais, então eles têm uma lei própria. Entendeu?.(NAIRA HOFMESITER, Entrevistas, Anexo A).

Já o diretor da Superintendência dos Portos do Rio Grande, Bruno Almeida, em sua entrevista, confirma a necessidade de pagamento do consórcio empreendedor e a entrada positiva de recursos para a SUPRG:

O contrato prevê um arrendamento de 3 milhões de reais, ou 1,95% da Receita Operacional Bruta, o que for maior. Fazendo uma análise superficial, apenas o arrendamento mínimo já dá condições de investimentos na infraestrutura portuária do Cais Navegantes. Ou seja, o principal benefício material para as operações é a capacidade financeira de executar melhorias de infraestrutura. (BRUNO ALMEIDA, Entrevistas, Anexo A).

O professor de Hotelaria Alonso Blanco, por sua vez, fala da necessidade “unir forças” para que o processo de revitalização saia do projeto e vire realidade. Além disso, expõe a falta de opções para a população e o turismo apreciarem o Guaíba, como os passeios de barco:

Hoje, a gente está de costas, infelizmente, para o rio. Nós temos, aí, um passeio de barco às 4h da tarde, sempre, e outros dois horários (se tiver gente), e é só isso que nós temos, quase, de aproveitamento com o próprio rio Guaíba. É um potencial incrível! Hoje, os galpões (que eu tenha conhecimento) não podem mais ser alugados e teve algumas festas de aniversários, lá. Então, nós temos uma dificuldade, um potencial enorme, [e] tem um custo para isso (acho que a entidade classes, governo federal, algum tipo de imposto). Tem que se unir forças para fazer isso aí. Eu diria, basicamente.(ALONSO BLANCO, Entrevistas, Anexo A).

E aponta para a falta de integração da cidade com seu rio, mas também com a outra margem, com as demais partes integrantes da cidade, como as ilhas:

Eu vou te dizer, às vezes, que quando estou no estresse do estresse, pego o carro, vou até lá, largo o carro lá dentro, vou até a Ilha do Pavão, lá, do União, passo ali duas horas lendo um livro, relaxando, estudando, corrigindo uma prova, ou fazendo alguma atividade de consultoria, de planejamento, e volto com outra cabeça. E estou junto a Porto Alegre. Estou num paraíso que está ali. Estou olhando para Porto Alegre, a alguns metros à minha frente. E isso o porto-alegrense esquece do potencial. As ilhas. Quanta gente ainda não conhece as ilhas! (ALONSO BLANCO, Entrevistas, Anexo A).

Na análise geral das entrevistas, fica claro que todos os entrevistados levantaram uma questão unânime: nenhum deles considera negativa a revitalização do cais. Pensam ser positiva, inclusive com propostas para que o atual projeto seja modificado, muitos deles com o temor de que uma nova licitação venha a atrasar em anos, novamente, a chance de a população da cidade vir a desfrutar da área do porto.

Revela-se assim, no âmbito dos entrevistados, uma diversidade de opiniões que podem ser classificadas em dois grupos distintos: dos que querem a revitalização, com mudanças no projeto atual e dos que acreditam que acreditam que o atual modelo está plenamente justificado. Nesta avaliação, uma hipótese que nos parece aparecer também, é a de que a maioria dos grupos representativos não se oporia a mudanças, incluindo aí os representantes da iniciativa privada, à exceção do próprio consórcio. Os mais resistentes à qualquer mudança, parece-nos que fica claro, são os gestores públicos diretamente envolvidos e o próprio empreendedor.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho de pesquisa teve como propósito a investigação sobre o alcance, as possibilidades e as limitações da implementação de um grande projeto urbano na cidade de Porto Alegre, a revitalização do Cais Mauá.

A complexidade das questões envolvendo este caso, em específico, evidencia a necessidade de estudos aprofundados e sistemáticos sobre as questões de planejamento urbano e revitalizações de espaços públicos das cidades, em especial as prioridades que o poder público elege no momento de pensar a organização das mesmas.

As transformações no mundo capitalista, da economia mundial e do trabalho; a cultura local e as interações sociais, de convergência e de disputa entre as diversas forças constituintes da sociedade, compõem um cenário de fluxos e refluxos quanto às alternativas de projetos de urbanização no espaço geográfico da cidade. O Estado, a iniciativa privada, entidades da sociedade civil e cidadãos exercem suas forças de pressão, interagindo e opondo-se; outras vezes dialogando e compondo alianças, sempre com o intuito de fazer valer seus propósitos na arena de disputa que é a cidade e seus espaços.

O processo de revitalização do cais Mauá está imbricado com o processo que se verifica no resto do mundo, ou seja, responde diretamente à questão da globalização. A concentração das riquezas, o controle político e a hegemonia dos interesses do capital fazem com que os reflexos nas relações ocorridas no espaço público sejam predominantemente em favor dos detentores do poder econômico.

Uma das questões que consideramos importante, relativa às cidades e seu planejamento urbano, diz respeito à transformação do modelo de gestão adotado por Porto Alegre e os métodos políticos de decisão das questões pertinentes a todos os cidadãos, transformando o conteúdo e a forma de como as questões que dizem respeito a todos os cidadãos passaram a ser dirimidos. De uma cidade do modelo de Orçamento Participativo e referência em qualidade de vida para o modelo de parcerias público-privadas e empreendedorismo urbano.

Assim, houve uma transição do modelo de cidade da participação popular em seus diversos tipos e níveis, passando gradativamente ao modelo de gestões moldadas nos paradigmas do empreendedorismo e da eficiência nas questões

referentes ao planejamento do espaço público municipal. Tais mudanças ocorreram ao longo dos anos 1990, já nas gestões que se referenciavam na participação popular, a partir das mudanças ocorridas no sistema de representação e debate do instrumento de organização das comunidades, no caso o Orçamento Participativo. Isto é, como visto na pesquisa acerca dos processos de gestão da cidade de Porto Alegre, muitos dos elementos de mudança dos processos de participação popular foram gestados ao longo do próprio processo participativo.

Uma das hipóteses que este trabalho destaca é de que os modelos de gestão tão difundidos em cidades apresentadas como “casos de sucesso” ao redor do mundo, também seduziram as gestões da cidade de Porto Alegre, que havia se referenciado internacionalmente como a cidade da “participação popular”. As transformações no campo dos processos de decisão, na cidade de Porto Alegre, acompanharam as diversas mudanças de paradigmas com relação ao modo de conduzir o Estado, ocorridas no mundo e cuidadosamente planejadas para se espalharem pelos países periféricos como “modelos” de gestão inovadora e eficiente. No lugar do exercício de instrumentos descentralizadores e mais inclusivos no planejar a cidade, passa a valer a gestão mercadológica empresarial, substituindo-se a democracia participativa por conceitos como o empreendedorismo.

Propostas entre as quais podemos enumerar as chamadas parcerias público-privadas, criadas de forma deliberada, como uma maneira de preencher a lacuna de falta de investimentos públicos nas cidades, passaram a ocupar o espaço da definição de prioridades para a população. Assim como nos anos 1990, o neoliberalismo produziu no Brasil uma competição entre os estados da federação para atrair grandes empresas montadoras de automóveis, as cidades, de lá para cá, viram-se envolvidas de forma planejada numa competição movida por interesses do mercado globalizado. Dessa forma, foram reduzidas e subjugadas à condição de cidades com metas e objetivos como se fossem empresas.

Esta política, embora tenha trazido benefícios localizados, em especial aos empreendedores privados, causou danos no aspecto do planejamento da cidade como uma construção social, pois passou a ser quase que uma política permanente, substituindo o papel do Estado como principal responsável pela condução da política urbana. No lugar de planejamento urbano e busca por um modelo que pensasse o curto, médio e longo prazo da cidade, verifica-se uma espécie de “balcão de

negócios” onde o interesse de quem quer empreender um negócio se coloca em primeiro plano e somente a partir daí é pensado o que se pode fazer para compensar a cidade.

Como consequência, o que se percebe no que tange às transformações do espaço urbano em Porto Alegre, é a transformação da cidade e seus espaços públicos em mercadoria de troca. De cidade com serviços públicos de qualidade e equipamentos públicos razoavelmente mantidos pelo poder público, vê-se a mutação para uma cidade onde os gestores necessitam permanentemente colocar seus espaços em oferta à procura de algum “empreendedor” com “boa vontade” para assumir o negócio.

A partir de nosso referencial teórico, pesquisa de campo, diálogo através de entrevistas com as diversas partes envolvidas no processo, análise do projeto e as diversas proposições convergentes e divergentes, nossa pesquisa aponta para um cenário onde a revitalização do porto, denominada “Cais Mauá”, deve ser tratada como um caso bastante específico nos aspectos que remetem a outros casos de revitalização de espaços públicos junto a zonas portuárias ou espaços de grande porte em cidades ao redor do mundo.

A constante mudança de proposições de uso para o espaço; o período longo de definições e encaminhamentos burocráticos do projeto; a ausência de solidez econômica e comprovação de disponibilidade de recursos por parte do consórcio vencedor da licitação; a falta de uma unidade mínima na sociedade organizada e população para o estabelecimento de consensos, bem como o tom beligerante dos debates acerca das proposições, reportam a uma constante insegurança da continuidade do projeto, em suas várias etapas. Insegurança esta que se materializa desde o princípio, do ponto de vista jurídico, já que foi necessário em diversos momentos modificações em leis e intervenções de órgãos da Justiça, como Ministério Público e Tribunal de Contas. Insegurança jurídica que se expande à preservação do patrimônio histórico e cultural na área de abrangência do projeto, já que há definições (portaria) do órgão competente, no caso o IPHAN, que protegem a área e adjacências em todo o seu arcabouço de edificações e finalidades.

A metodologia utilizada na pesquisa nos pareceu adequada ao trabalho. A partir da investigação documental e do levantamento de dados foram surgindo as indicações de aprofundamento do trabalho mais adequadas para a segunda etapa, no caso a realização das entrevistas. A etapa das entrevistas mostrou-se com um

nível de complexidade maior, tendo em vista o grau de polêmica e de informações de cunho político e jurídico envolvendo diversas esferas como o poder público e a iniciativa privada. A ausência de uma disponibilidade em contribuir com o trabalho, de parte do empreendedor do projeto, por exemplo, deixa uma lacuna importante na pesquisa. Ainda assim, a possibilidade de entrevistar representantes de parte do poder judiciário, do poder executivo e do poder legislativo, além das entidades representativas, escutando suas visões, foi um elemento que agregou qualidade substancial ao entendimento do tema tão complexo.

O resultado deste trabalho aponta para a compreensão de que a revitalização do cais Mauá, em Porto Alegre, é um caso de grande projeto urbano, com características que apontam rumo ao modelo de *city marketing*. Entretanto, o fato de o mesmo projeto sequer ter iniciado as obras e ter se constituído em sua primeira fase, aponta para a necessidade de um aprofundamento mais consistente no futuro, o que permitirá considerações e conclusões mais aprofundadas.

Em se tratando de um projeto que ainda está em aberto, consideramos que, muito embora apresente um conjunto de características próprias do modelo de *city marketing*, seu histórico de modificações constantes requer a continuidade do trabalho de análise e de mais contribuições nas diversas pesquisas que poderão advir para uma definição mais consistente do objeto em estudo.

Fato que nos leva a essa compreensão é que o projeto carece de diversos elementos necessários para que possa ser caracterizado, nesta etapa, como um caso de *marketing* urbano. Como, por exemplo, uma rede de infraestrutura necessária de sustentação ao projeto, desde a mobilidade urbana, a questão informacional-tecnológica, a falta de transparência quanto à capacidade de aporte de investimentos necessários à execução das benfeitorias relacionadas e equipamentos projetados e previstos no projeto. Além de uma mínima coesão entre os propositores da revitalização, o poder público e a sociedade local. Estas são características que predominam em praticamente todos os exemplos de modelos de *city marketing* mais reconhecidos em nível internacional e que não estão garantidas no processo de revitalização, tendo em vista que, atualmente, o grupo empreendedor sequer possui capacidade de investimento para concluir a primeira etapa proposta e continua sua tarefa, que parece árdua, de captar investidores no mercado nacional e internacional, capitais privados e públicos, para financiar a obra.

Entretanto, estamos tratando de um processo que está em aberto, sequer está concluída a sua primeira etapa prevista originalmente no contrato. É possível que ainda se configure a realização de todas as propostas enunciadas no projeto. Ou que se configure com alterações no plano original, tendo em vista as dificuldades já reveladas pela pesquisa e as intenções dos novos sócios de mudança no projeto, já anunciadas amplamente na imprensa. E se não houver descontinuidade na execução das obras e o consórcio solidificar sua capacidade de aporte de recursos, este caso de grande projeto urbano pode se configurar num modelo de *marketing* urbano.

Outro elemento fundamental e que nos revelou este trabalho é a questão do papel do poder público. No caso da revitalização do Cais Mauá, o Estado cumpre um papel de mero intermediário e facilitador do empreendimento. Ao invés de propositor de um planejamento global de cidade, de indutor da integração e participação da comunidade porto-alegrense e gaúcha no debate de ideias, em todas as suas múltiplas faces e de fiscalizador do processo recuperação da área pública e de seus objetivos estratégicos, ao longo destes anos, o que se percebe é um poder público à mercê da boa-vontade dos parceiros privados.

Como resultado da pesquisa, a partir dos depoimentos e análise do processo em curso, temos a constatação da fragilidade dos órgãos fiscalizadores do cumprimento contratual entre o poder público e a iniciativa em projetos de grande porte. As constantes mudanças no projeto original, o não cumprimento das cláusulas contratuais e inexistência de penalizações aos responsáveis também são indicadores da existência de um tratamento diferenciado de parte do poder público para com um agrupamento econômico. Em um momento de crise política e econômica no país, onde a sociedade brasileira vê serem expostos constantemente supostos casos e evidências de utilização do erário e patrimônio públicos em proveito de particulares, o cuidado com a coisa pública em situações envolvendo um grande contrato como o da revitalização em curso requereria outro tipo de comportamento das autoridades competentes.

A pesquisa revela ainda, algumas hipóteses que necessitam de um maior aprofundamento, tendo em vista estarem em aberto no que tange ao caso pesquisado. Uma delas diz respeito às consequências e reflexos da revitalização do cais no Centro Histórico de Porto Alegre. Uma das possibilidades de estudo e aprofundamento para o futuro é diagnosticar o quanto já influenciou e o quanto

influenciará a revitalização da área limítrofe ao centro da cidade, nos aspectos positivos e negativos.

As áreas adjacentes ao espaço a ser revitalizado poderão ser alvo de uma valorização imobiliária ainda sem estudos mais precisos, mas que poderão provocar no Centro Histórico da cidade o fenômeno da gentrificação, tanto em relação aos imóveis para moradia como em relação ao comércio e a oferta de serviços que resistiram até o presente momento aos avanços dos grandes centros de compras, como os *shopping centers*. Aspectos sobre como reagirá ao novo empreendimento, o comércio e oferta de serviços populares e de classe média, já estabelecidos na região poderão nos revelar dados mais conclusivos sobre o impacto da revitalização.

O impacto das demais fases da revitalização da orla do Guaíba, previstas pela Prefeitura de Porto Alegre é uma questão a ser pesquisada. Estudos muito recentes, realizados por órgãos públicos vinculados à prefeitura de Porto Alegre identificaram o fluxo de cerca de 20 a 50 mil pessoas oriundas da região metropolitana da capital do estado com destino aos 1,6 km de orla revitalizada. Questões que foram apontadas como hipóteses de problemas a serem solucionados, como o tráfego intenso e possíveis engarrafamentos na avenida Mauá por causa da revitalização do cais, já estão sendo percebidos nos finais de semana por conta da nova realidade.

Por fim, nossa pesquisa ocorreu no período previsto para ser o início da primeira fase do processo de revitalização. Onde recém estarão sendo realizados os trabalhos de limpeza, despoluição de antigos tanques de combustíveis e preservação dos armazéns. O futuro está em aberto em diversas questões da revitalização do Cais Mauá, seja por razões econômicas, seja por razões legais e judiciais. Esperamos ter contribuído agregando elementos de reflexão para o debate em torno deste espaço público urbano tão importante para a cidade de Porto Alegre.

Os problemas das cidades, relativos ao planejamento urbano, reuso e revitalização dos espaços urbanos, segundo os estudos já realizados por uma gama importante de pesquisadores nacionais e internacionais nesta área, tendem a ser melhor solucionados, com método e conteúdo apropriados, a partir da participação e decisão coletiva democrática de seus cidadãos, técnicos, profissionais, entidades e associações. Tanto mais forem criados fóruns e redes de estudos, debates, informação e troca de ideias entre pesquisadores, universidades, instituições de pesquisa e órgãos públicos sobre as questões candentes das grandes cidades, tanto

mais a informação sobre os problemas urbanos ocuparem espaço na mídia tradicional e alternativa e principalmente, mais e mais cidadãos se envolverem nos problemas cruciais das cidades neste século, mais soluções poderão ser encontradas para o bem estar das pessoas.

REFERÊNCIAS

ACORDA CIDADE. **Centro Histórico de Salvador passará por revitalização ainda em 2014.** 2014. Disponível em: <<https://www.acordacidade.com.br/noticias/124180/centro-historico-de-salvador-passara-por-revitalizacao-ainda-em-2014.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

ALMEIDA, Henrique. **Nova York transforma ferrovia abandonada em parque público elevado.** Pensamento Verde, 2013. Disponível em: <<https://www.pensamentoverde.com.br/arquitetura-verde/nova-york-transforma-ferrovia-abandonada-parque-publico-elevado/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

ALVES, Flamarion Dutra. Considerações sobre métodos e técnicas em geografia humana. **Dialogus**, (Ribeirão Preto), v. 4, p.227-241, 2008.

ALVES, Gabriel; SZCZESNY, Leticia; FLORES, Taina; MOURA, Vinicius. **A polêmica revitalização do cais Mauá.** Jornalismo ambiental, 2017. Disponível em: <<https://jornalismoambiental.uniritter.edu.br/?p=1909>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

ARAIA, Eduardo. **Viaduto verde.** Jardim mágico no céu de Nova York. Revista Oasis, 2015. Disponível em: <https://www.brasil247.com/pt/247/revista_oasis/193448/Viaduto-verde-Jardim-m%C3%A1gico-no-c%C3%A9u-de-Nova-York.htm>. Acesso em: 15 jun. 2018.

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos**, Rio de Janeiro: vozes, 2000.

AUGUSTIN, Arno F. A experiência do Orçamento Participativo na Administração Popular da Prefeitura de Porto Alegre. In: HORN, Carlos Henrique. **Porto Alegre: o desafio da mudança: as políticas financeira, administrativa e de recursos humanos do Governo Olívio Dutra (1989-1992).** Porto Alegre: Ortiz, 1994.

BARBOSA, Marcel Silveira. **Espaço em disputa: cenários e visões da requalificação do Cais Mauá.** 2016. 133 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.

BELMONTE, Tom. **Programa completa 28 anos como exemplo de participação social.** Swissinfo, 2017. Disponível em: <https://www.swissinfo.ch/por/democraciadireta/or%C3%A7amento-participativo_programa-completa-28-anos-como-exemplo-de-participa%C3%A7%C3%A3o-social/43165138>. Acesso em: 15 jun. 2018.

BRAGA, Emanuel Oliveira. **Dicionário do Patrimônio Cultural.** 2018. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/78/gentrificacao,Emanuel%20Oliveira%20Braga>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

BRANCO FILHO, C. C. **A Orla do Lago Guaíba no Município de Porto Alegre/RS: análise ambiental urbana e proposta de revitalização.** 2005. Dissertação. (Doutorado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005.

BRASIL TURISMO. **Porto Alegre.** Disponível em: < <https://www.brasil-turismo.com/rio-grande-sul/portoalegre-interativo.htm>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

BRUTTOMESSO, Rino. Complejidad en la relación puerto-ciudad. **Revista It**, v. 1, n. 67, p.22-31, 2004.

BUSATTO, César; FEIJÓ, Jandira. **A era dos vagalumes: o florescer de uma nova cultura política.** São Leopoldo: Editora da ULBRA, 2006.

CAIS MAUÁ **Nota Oficial da Cais Mauá do Brasil.** 2018a. Disponível em: <<http://vivacaismaua.com.br/nota-oficial-da-cais-maua-do-brasil/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **Apresentação.** 2018b. Disponível em: <<http://vivacaismaua.com.br/apresenta-o-pdf/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **EIA estudo de impacto ambiental: Revitalização do Cais Mauá.** 2015a. Disponível em: <http://vivacaismaua.com.br/wp-content/uploads/2015/07/EIA_VOLUME1.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **O Projeto.** 2018c. Disponível em: <<http://vivacaismaua.com.br/o-projeto/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **Principais portos comerciais ou revitalizados em operação no mundo.** 2015b. Disponível em: <<http://vivacaismaua.com.br/wp-content/uploads/2018/01/PRINCIPAIS-PORTOS-COMERCIAIS-OU-REVITALIZADOS-EM-OPERA---O-NO-MUNDO.pdf>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

CARVALHO, Rafael. **Estação das docas em Belém: uma das melhores atrações da cidade.** Esse mundo e nosso, 2016. Disponível em: <<https://www.essemundoenosso.com.br/estacao-das-docas/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

CDL POA. **Movimento lojista apresenta manifesto de entidades no varejo com candidatos.** 2014. Disponível em: <<http://www.cdlpoa.com.br/blog/movimento-lojista-apresenta-manifesto-de-entidades-no-varejo-com-candidatos/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

CHESNAIS, François. Por trás do discurso sobre a mundialização “inevitável”. In: CARRION, R.; VIZENTINI, P. **A crise do capitalismo globalizado na virada do milênio.** Porto Alegre: UFRGS, 2000.

CORREIO DO POVO. “**Governo assina contrato de revitalização do Cais Mauá**”. 23/12/2010

_____. **Justiça nega suspensão de obras no Cais do Porto**. 2014. Disponível em: <<http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/Geral/2014/2/519377/Justica-nega-suspensao-de-obras-no-Cais-do-Porto>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

COSTA, Fabio Rodrigues da. O conceito de espaço em Milton Santos e David Harvey: uma primeira aproximação. **Revista Percurso**, v. 6, n. 1, p.63-79, 2014.

CUENYA, Beatriz; NOVAIS, Pedro; VAINER, Carlos. (Org.) **Grandes Projetos Urbanos**: olhares críticos sobre a experiência argentina e brasileira. Argentina:Masquatro Editora Ltda., 2013.

DEL RIO, Vicente. **Voltando às origens**: A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. Vitruvius, 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

DIAS, Marcia Ribeiro. **Sob o signo da vontade popular**: o Orçamento Participativo e o dilema da Câmara Municipal de Porto Alegre. Minas Gerais: Editora UFMG, 2002.

DUARTE, Fábio; CZAJKOWSKI, S. Cidade à venda: reflexões éticas sobre o *marketing* urbano. **Revista de Administração Pública**, v. 41, n. 2, p.273-282, 2007.

EXTRA CLASSE. **ONU destaca Porto Alegre**. 2002. Disponível em: <<http://www.extraclasse.org.br/edicoes/2002/08/onu-destaca-porto-alegre/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

FACEBOOK. **Ocupa Cais Mauá**. Disponível em: <<https://www.facebook.com/ocupacaismaua/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

FACHIN, Patricia. **Porto Alegre**. Cais Mauá na rota do city marketing. Entrevista especial com Luciano Fedozzi. 2016. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/559246-cais-maua-na-rota-do-city-marketing-entrevista-especial-com-luciano-fedozzi>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____; CHAVES, Leslie. **Cais Mauá**: o espaço simbólico e histórico mais importante de Porto Alegre. Entrevista com Tiago Holzmann da Silva. Instituto Humanitas Unisinos, 2015. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/noticias/547831-cais-maua-o-espaco-simbolico-e-historico-mais-importante-de-porto-alegre-entrevista-com-tiago-holzmann-da-silva>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

FALCÃO, Jairo Luis Fleck. **Pedagogia do trabalho braçal e coletivo no porto de Porto Alegre (1961-1989)**. Anos 90, Porto Alegre, v. 22, n. 42, p. 407-445, dez. 2015. Disponível em:

<<http://www.seer.ufrgs.br/anos90/article/viewFile/48771/36155>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

FARINA, Jocimar. **Consórcio tem nova empresa para buscar recursos para reformar o Cais Mauá**. Gaúcha ZH, 2018a. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2018/07/consorcio-contrata-nova-empresa-para-buscar-recursos-para-reformar-o-cais-maua-cjk8ja0gl02fm01qce09qg740.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **PF apura fraude em fundo que gerenciou recursos para obra do Cais Mauá**. Gaúcha ZH, 2018b. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2018/04/pf-apura-fraude-em-fundo-que-gerenciou-recursos-para-obra-do-cais-maua-cjg6g6mg9019101qo3hrd5ckg.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

FEDOZZI, Luciano et al. **Orçamento Participativo de Porto Alegre: perfil, avaliação e percepções do público participante**. Porto Alegre: Gráfica e Editora Hartmann, 2013.

_____; SOARES, Paulo Roberto Rodrigues; MAMMARELLA, Rosetta. Dinâmica da metropolização brasileira: investigação da Região Metropolitana de Porto Alegre no período 1980-2010. In: FEDOZZI, Luciano; SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. (Org.). **Porto Alegre: transformações na ordem urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015, p.17-41.

FELIN, Bruno. **Grupo pede mudança no projeto de revitalização do Cais Mauá**. Gaúcha ZH, 2015. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2015/04/grupo-pede-mudanca-no-projeto-de-revitalizacao-do-cais-maua-4742852.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

FERREIRA, Marieta de Moraes et al. **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006.

FIX, Mariana. **Parceiros da exclusão**. São Paulo: Boitempo, 2001.

FOGLIATTO, Débora. **Em audiência lotada no União, movimentos criticam projeto de revitalização do Cais Mauá**. Sul 21, 2015. Disponível em: <<https://www.sul21.com.br/cidades/2015/09/em-audiencia-lotada-no-uniao-movimentos-criticam-projeto-de-revitalizacao-do-cais-maua/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

FRIGOTTO, Gaudêncio et al. Educação e formação humana: ajuste neoconservador e alternativa democrática. **Neoliberalismo, qualidade total e educação**, v. 3, p.31-92, 1994.

G1. **Entidades contestam contrato sobre obra do Cais Mauá em ação judicial**. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do->

sul/noticia/2016/03/entidades-contestam-contrato-sobre-obra-do-cais-maua-em-acao-judicial.html>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **'Serenata iluminada' ocupa o Cais Mauá, no centro de Porto Alegre.** 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2014/08/serenata-iluminada-ocupa-o-cais-maua-no-centro-de-porto-alegre.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

GALIMBERTI, Cecilia. Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas. **Arquitectura y Urbanismo**, v. 35, n. 2, p.19-35, 2014.

GAÚCHA ZH. **Paulo Sant'Ana: "No parking, no business"**. 2013. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2013/07/paulo-sant-ana-no-parking-no-business-4193358.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **Porto de Porto Alegre.** 2015. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2015/02/guindastes-sao-retirados-do-cais-maua-4696764.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

GERMANO, Paulo. **A empresa da obra do Cais Mauá sumiu.** Gaúcha ZH, 2017. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/paulo-germano/noticia/2017/05/a-empresa-da-obra-do-cais-maua-sumiu-9794287.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. Jornal Zero Hora, coluna "Perimetral", 27/08/2018.

GIL, A. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas. 2010.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. **O lugar do olhar: elementos para uma geografia da visibilidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

GONZATTO, Marcelo. **Oito anos e muitos sócios: como o Cais Mauá mudou de mãos desde a licitação.** Gaúcha ZH, 2018. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2018/04/oito-anos-e-muitos-socios-como-o-cais-maua-mudou-de-maos-desde-a-licitacao-cjg6w4p5101e001qo1nq28bk7.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **Relatório do TCE aponta irregularidades na revitalização do Cais Mauá.** Gaúcha ZH, 2015. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2015/10/relatorio-do-tce-aponta-irregularidades-na-revitalizacao-do-cais-maua-4888132.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano no século XX.** São Paulo: Perspectiva, 1995.

HARVEY, David et al. A liberdade da cidade. **GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, n. 26, p.09-17, 2009.

_____. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **Breve historia del neoliberalismo**. Madri: EdicionesAkal, 2007.

_____. **Condição pós-moderna**. 2. ed. São Paulo: Edições Loyola, 1993.

HOFMEISTER, Naira. **Cais Mauá**: Ministério Público de Contas volta a pedir suspensão do licenciamento. *Jornal Já*, 2016a. Disponível em: <<http://www.jornalja.com.br/cais-maua-ministerio-publico-de-contas-volta-a-pedir-na-suspensao-do-licenciamento/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **Licitação teve um único concorrente**. *Jornal Já*, 2016b. Disponível em: <<http://www.jornalja.com.br/dossie-cais-maua-licitacao-teve-um-unico-concorrente/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **Mudanças acionárias movimentam milhões**. *Jornal Já*, 2016c. Disponível em: <<http://www.jornalja.com.br/dossie-cais-maua-iii-mudancas-acionarias-movimentam-milhoes/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **Revitalização desafia governos há três décadas**. *Jornal Já*, 2016d. Disponível em: <<http://www.jornalja.com.br/dossie-cais-maua-revitalizacao-desafia-governos-ha-tres-decadas/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Por Cidade e Estado**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/por-cidade-estado-estatisticas.html?t=destaques&c=4314902>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

INFORMATIVO DOS PORTOS. **Revitalização do Cais Mauá desafia governos há três décadas em Porto Alegre**. 2016. Disponível em: <<http://www.informativodosportos.com.br/revitalizacao-do-cais-maua-desafia-governos-ha-tres-decadas-em-porto-alegre/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

ISAIAS, Claudio. **Estacionamentos facilitariam acesso às regiões**. *Jornal do Comércio*, 2011. Disponível em: <<https://www.jornaldocomercio.com/site/noticia.php?codn=67326>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

JARDIM, Renata Maciel. **Revitalização de espaços urbanos ociosos como estratégia para a sustentabilidade ambiental: o caso do High Line Park no contexto do PlaNYC**. 2012. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana e Ambiental) - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

JARDIM, Silvio Guido Fioravanti. **A inidoneidade paira sobre o Cais Mauá**. *Jornal do Comércio*, 2017. Disponível em: <https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/2017/08/opiniaio/580821-a-inidoneidade-paira-sobre-o-cais-maua.html>. Acesso em: 15 jun. 2018.

JORNAL DO MERCADO. **Porto de Porto Alegre: 86 anos nas margens da cidade.** 2008. Disponível em: <<https://jornaldomercado.com.br/porto-de-porto-alegre-86-anos-nas-margens-da-cidade/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

JORNAL JÁ. **Cais Mauá S.A. diz que terá os recursos para começar a obra em janeiro.** 2016a. Disponível em: <<http://www.jornalja.com.br/cais-maua-s-a-diz-que-tera-os-recursos-para-comecar-a-obra-em-janeiro/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **Movimentos pedem que MP investigue corrupção em contrato do Cais Mauá.** 2016b. Disponível em: <<http://www.jornalja.com.br/28711-2/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

JORNAL NH. **O Guaíba já avança sobre o centro de Porto Alegre.** 2015. Disponível em: <https://www.jornalnh.com.br/_conteudo/2015/10/multimedia/fotos/230261-o-guaiba-ja-avanca-sobre-o-centro-de-porto-alegre-veja-fotos.html>. Acesso em: 15 jun. 2018.

JÚNIOR, Nildo. **Audiência sobre reforma do Cais Mauá tem hostilidades e confronto verbal.** Correio do Povo, 2015. Disponível em: <<http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/567180/Audiencia-sobre-reforma-do-Cais-Maua-tem-hostilidades-e-confronto-verbal>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

KOTLER, Philip; KELLER, Kevin Lane. **Administração de marketing.** 14. ed. São Paulo: Pearson, 2012.

LACERDA, Carlos César de Oliveira; MELLO, Sérgio Carvalho Benício de. Do velho Cais Mauá a novos negócios: conflitos inerentes a representação política da identidade na gestão do espaço urbano. **Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento**, v. 7, n. 2, p.339-361, 2018.

LAHORGUE, Mario Leal. A esquerda no poder local: Porto Alegre e o Partido dos Trabalhadores (PT). **Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, Vol. XI, n. 245, ago. 2007.

LAMPERT, Adriana. **Polícia Federal apura fraude em fundo de ex-gestores do Cais Mauá.** Jornal do Comércio, 2018. Disponível em: <https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/2018/04/economia/623099-policia-federal-apura-fraude-em-fundo-de-ex-gestores-do-cais-maua.html>. Acesso em: 15 jun. 2018.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Editora Moraes, 1991.

LOHMANN, Larissa. A obra, o rosto e a mensagem. Reflexões sobre a construção da área portuária de Porto Alegre. **Labor e Engenho**, v. 10, n. 3, p.213-231, 2016.

MACEDO, Luiza Ferreira de et al. **City marketing: uma estratégia para a cidade de Porto Alegre.** In: SILVEIRA, Jaqueline Insaurriaga; IRALA, Márcia Petinga (org.).

Melhores trabalhos de 2012-2013: especialização em Marketing, Finanças e Gestão Empresarial. Porto Alegre: Escola de Administração da UFRGS, 2017.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana.** São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARICATO, Ermínia. **Globalização e Política Urbana na periferia do capitalismo.** Revista VeraCidade – Artigo 7, p.10 – Ano IV, nº 4 – 2009.

MASSA CRÍTICA. **Estacionamento subterrâneo na Redenção?**. 2011. Disponível em: <<https://massacriticapoa.wordpress.com/2011/01/02/estacionamento-subterraneo-na-redencao/>>

MASSARO, Henrique. **Obras de revitalização do Cais Mauá em Porto Alegre começam na segunda-feira.** 2018. Disponível em: <<https://www.correiodopovo.com.br/Noticias/Geral/2018/3/643671/Obras-de-revitalizacao-do-Cais-Maua-em-Porto-Alegre-comecam-na-segundafeira>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

MERCADO PÚBLICO PORTO ALEGRE. **História.** Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/mercadopublico/default.php?p_secao=4>. Acesso em: 15 jun. 2018.

MILMAN, Tulio. **Os bastidores do novo projeto do Cais Mauá.** Gaúcha ZH, 2018. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/tulio-milman/noticia/2018/07/os-bastidores-do-novo-projeto-do-cais-maua-cjld5pe1i0or601qo0h38r3gw.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

MÜLLER, Dóris Maria. **Crescimento Urbano, um instrumento de análise aplicado ao Vale do Taquari.** Porto Alegre: UFRGS, 1974.

NOVAIS, Pedro et al. **Grandes Projetos Urbanos:** panorama da experiência brasileira. Anais: Encontros Nacionais da ANPUR, v. 12, 2007.

_____; OLIVEIRA, Fabricio Leal de; **Grandes Projetos urbanos:** panorama da experiência brasileira. In: CUENYA, Beatriz; NOVAIS, Pedro; VAINER, Carlos. (Org.) **Grandes Projetos Urbanos:** olhares críticos sobre a experiência argentina e brasileira. Argentina:Masquatro Editora Ltda., 2013. p. 167-190.

OLIVEIRA, Clarice Misoczky de. **Empreendedorismo urbano e práticas de planejamento:** a Copa do Mundo e os grandes projetos urbanos em Porto Alegre. 2013. 2030 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Estratégico) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2013.

OLIVEIRA, Samir. **Polícia indícia duas pessoas por dano a patrimônio durante protesto em Porto Alegre.** Sul 21, 2012. Disponível em:

<<https://www.sul21.com.br/noticias/2012/11/policia-indicia-duas-pessoas-por-dano-a-patrimonio-durante-protesto-em-porto-alegre/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

PACHECO, Emilio. **Abraço ao Guaíba em 1988**. Blog pessoal, 2008. Disponível em: <<https://emiliopacheco.blogspot.com/2008/01/abrao-ao-guaba-em-1988.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

PADILHA, Valquíria. **Shopping center**. San Pablo: Boitempo, 2006.

PESSOA, Vera Lucia Salazar; RAMIRES, Julio Cesar de Lima. Amostragem em pesquisa qualitativa: subsídios para a pesquisa geográfica. In: In: MARAFON, Glaucio José et al. **Pesquisa Qualitativa em Geografia**: Reflexões teórico-conceituais e aplicadas. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2013a, p.117-135.

_____; _____. Pesquisas qualitativas: referencias para a pesquisa em geografia. In: MARAFON, Glaucio José et al. **Pesquisa Qualitativa em Geografia**: Reflexões teórico-conceituais e aplicadas. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2013b, p.23-35.

PIERV PARKING.**HarborPlace**. Disponível em: <<https://www.pierfivegarage.com/portfolio/131>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

PIRES, Estevão. **Guaíba tem navegação suspensa pela Capitania dos Portos em Porto Alegre**. G1, 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2015/10/guaiba-tem-navegacao-suspensa-pela-capitania-dos-portos-em-porto-alegre.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

POA VIVE.**Fortunati defendeu a Orla do Guaíba...em 1988**. 2010. Disponível em: <<https://poavive.wordpress.com/2010/08/07/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

POPA. **Breve história do porto de Porto Alegre**. Disponível em: <https://popacombr.com/acervo/cartas_mapas/porto-de-porto-alegre_historia/index.htm>. Acesso em: 15 jun. 2018.

PORTO ALEGRE. **Lei Municipal 11.397, de 27 de dezembro de 2012**. Porto Alegre, RS, 2012. Cria o Gades. Disponível em: <<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000033227.DOCN.&l=20&u=/netahtml/sirel/simples.html&p=1&r=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT>>. Acesso em: 29 jul. 2018.

PORTO DO RIO GRANDE. **Conheça o Porto de Porto Alegre**. Disponível em: <http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre_porto_conheca_poa.php>. Acesso em: 29 jul. 2018.

PORTO IMAGEM.**Pier Dado Bier – Maquete – Vista Aérea 2'**. 2011. Disponível em: <<https://portoimagem.wordpress.com/2011/05/18/especial-2-projetos-que-nunca-sairam-do-papel-em-porto-alegre/pier-dado-bier-maquete-vista-aerea-2/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Tombamentos**. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smc/default.php?reg=8&p_secao=87>. Acesso em: 29 jul. 2018.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **PPDUA**. Disponível em: <http://www.portoalegre.rs.gov.br/planeja/spm/2c5_3.htm>. Acesso em: 29 jul. 2018.

RODRIGUES, Letícia. **Público lota o Teatro Dante Barone para discutir o projeto Cais Mauá**. Assembleia Legislativa, 2016. Disponível em: <<http://www2.al.rs.gov.br/noticias/ExibeNoticia/tabid/5374/Default.aspx?IdMateria=303730>>. Acesso em: 29 jul. 2018.

ROLNIK, Raquel. **Lições do High Line Park**. Blog Pessoal, 2015. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2015/11/03/licoes-do-high-line-park/>>. Acesso em: 29 jul. 2018.

SÁNCHEZ, Fernanda. A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política. **Revista de sociologia e política**, v. 16, p.31-49, jun. 2001.

_____. Buscando um lugar ao sol para as cidades: o papel das atuais políticas de promoção urbana. In: **Revista Paranaense de Geografia, Associação dos Geógrafos Brasileiros**, n. 4, 1999. Disponível em: <www.agbcuritiba.hpg.ig.com.br/Revistas/Rpg3/4fernanda.htm>. Acesso em: 29 jul. 2018.

_____. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Ed. Argos, 2003.

SAQUET, Marcos. A abordagem territorial: considerações sobre a dialética do pensamento e do território. In: HEIDRICH, Álvaro et al. A emergência a multiterritorialidade. **A ressignificação da relação do humano com o espaço**. Canoas/Porto Alegre: ULBRA/UFRGS, 2008, p.47-60.

SÃO PAULO, O ESTADO DE. **Vila PanAmericana (Rio de Janeiro)**. Disponível em: <<https://esportes.estadao.com.br/noticias/jogos-olimpicos,jogos-pan-americanos-do-rio-deixam-legado-de-problemas-10-anos-depois,70001888108>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

SFREDO, Marta. Jornal Zero Hora, + Economia, 30/08/2018.

SILVEIRA, Jaqueline. **Arquiteta apresenta modelo alternativo ao projeto de revitalização do Cais Mauá**. Sul 21, 2015. Disponível em: <<https://www.sul21.com.br/cidades/2015/04/arquiteta-apresenta-modelo-alternativo-ao-projeto-de-revitalizacao-do-cais-maua/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

SILVEIRA, Luiz Amaurety Silva da. **Caminho Niemeyer**. Pinterest. Disponível em: <<https://br.pinterest.com/arquisigno/caminho-niemeyer/?lp=true>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

SILVEIRA, Nubia. **Histórias e fotos da maior enchente de Porto Alegre**. Sul 21, 2015. Disponível em: <<https://www.sul21.com.br/em-destaque/2015/10/historias-e-fotos-da-maior-enchente-de-porto-alegre/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

SIMON, Gilberto. **Assinado o contrato para revitalização do cais mauá**. 2010. Disponível em: <<https://portoimagem.wordpress.com/2010/12/23/assinado-o-contrato-para-revitalizacao-do-cais-maua/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **Especial 2 - Projetos que nunca saíram do papel em Porto Alegre**. Porto Imagem, 2011. Disponível em: <<https://portoimagem.wordpress.com/2011/05/18/especial-2-projetos-que-nunca-sairam-do-papel-em-porto-alegre/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **Projetos que nunca saíram do papel em Porto Alegre – edição 2015**. 2015. Disponível em: <<https://portoimagem.wordpress.com/2015/08/12/projetos-que-nunca-sairam-do-papel-em-porto-alegre-edicao-2015/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

SLIDE SHARE. **Orçamento participativo**. Disponível em: <<https://pt.slideshare.net/capacitapoa/oramento-participativo-6064356>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. A Região Metropolitana de Porto Alegre nos (des) caminhos da metropolização brasileira. In: FEDROZZI, Luciano; SOARES, Paulo Roberto Rodrigues (Org.). **Porto Alegre: transformações na ordem urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2015. p.42-72.

_____. De Espacio de Esperanza hacia ciudad mercancía: El fin de la utopia espacio-temporal de Porto Alegre, Brasil. **XIV Coloquio Internacional de Geocrítica Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro**. Barcelona, 2-7 de mayo de 2016.

SORDI, Jaqueline. **Projeto de lei que prevê restrição de veículos no Centro Histórico deve ser votado hoje**. Gaúcha ZH, 2015. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2015/11/projeto-de-lei-que-preve-restricao-de-veiculos-no-centro-historico-deve-ser-votado-hoje-4894204.html>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóriz Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: UFRGS, 2007.

SPH - Superintendencia de Portos e Hidrovias. **Porto de Porto Alegre**. Disponível em: <http://www.sph.rs.gov.br/pop_poa/pop.php?arquivo=1>. Acesso em: 15 jun. 2018.

SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes; NUNES, João Osvaldo Rodrigues; MOURA, Nina Simone Vilaverde. Implicações ambientais: uma avaliação do projeto "Praia do Guaíba". **Boletim Gaúcho de Geografia**, v. 16, n. 1, 1988.

TREVISAN, Tais. **Um porto vazio no centro da capital gaúcha-vazios urbanos na cidade contemporânea**: situação atual e propostas para sua utilização. 2004. 195 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal da Bahia, Bahia, 2004.

WEIS, José. **A Enchente de 1941, o centro da cidade debaixo d'água**. *Jornal do mercado*, 2011. Disponível em: <<https://jornaldomercado.com.br/a-enchente-de-1941-o-centro-da-cidade-debaixo-dagua/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

WEISSHEIMER, Marco. **"Revisão do Plano Diretor de Porto Alegre exigirá movimento de resistência"**. *Sul 21*, 2017. Disponível em: <<https://www.sul21.com.br/entrevistas-2/2017/04/revisao-do-plano-diretor-de-porto-alegre-exigira-movimento-de-resistencia/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

_____. **Iria Charão**: Legado de solidariedade e cidadania do OP está morrendo. *Sul 21*, 2014. Disponível em: <<https://www.sul21.com.br/entrevistas-2/2014/03/iria-charao-legado-de-solidariedade-e-cidadania-op-esta-morrendo/>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

YIN, Robert K. **Pesquisa qualitativa do início ao fim**. Porto Alegre: Penso Editora, 2016.

ANEXOS

Anexo A - Entrevistas

Entrevista Nº 1 - Domingos Dresch - Procurador Federal da República - Ministério Público da 4ª Região

Entrevistador: Entrevista com o procurador federal, Domingos Sávio - “Projeto Cais Mauá e Marketing Urbano”.

Bom, Domingos. A primeira pergunta que a gente teria para fazer é: Na tua opinião, o atual projeto de revitalização do Cais Mauá se insere em que tipo ou modelo de cidade? Uma cidade que a gente pode chamar inclusiva (de inclusão de todos os segmentos da sociedade) ou num modelo de cidade menos inclusivo, mais voltado para as classes mais privilegiadas?

Domingos Dresch: É engraçado como a palavra “desenvolver”, se a gente, numa livre decomposição dela, brincar com a palavra, a gente vai ver que desenvolver é “não envolver”. É a negação do envolver. Eu acho que o Cais está um pouco dentro dessa ideia. É uma maneira de pensar a cidade, uma maneira de revitalizar. A ideia de revitalizar o Cais, que realmente é um espaço subutilizado, enfim, porque perdeu boa parte da sua operacionalidade, coisa e tal. Enfim, ao longo do tempo foi perdendo...

Realmente é um espaço que tem que ser devolvido para cidade. Não tenho dúvida. Mas eu acho que a proposta que está em jogo hoje, é uma proposta que trabalha com essa ideia do “não envolver”. É uma proposta muito excludente. É uma proposta que [ah, ah] privatiza na perspectiva mais clássica, mais tradicional. Transforma aquele espaço, que é um espaço que podia ser de muitos, instrumentos urbanos, de lazer, coisa e tal, num espaço inteiramente privatizado no modelo mais arcaico, que é esse modelo “a la shopping center”, não é? E restaurantes com guardas de preto, vestidos de preto. Então, esse é o modelo de desenvolvimento, de progresso. E me parece que essa é uma intervenção que está de costas para a cidade, para a população, enfim.

E nesse sentido, não é errado falar que ela privatiza. E aqui, quando eu falo “privatizar”, não é coisa ou ideia de “empreendimentos privados naquele espaço, que é um espaço público”. Não é isso. Não tenho... não acho que o empreendedor privado seja melhor ou pior do que o empreendedor público na realização de, enfim, na organização de um bar, de um restaurante, de um parque, de um parque de diversão, coisa e tal. Não é por aí. Eu não acho que tenha que ser tudo Brás. Mas eu acho que a proposta é uma proposta que, na verdade, ela, em nome de terminar com o muro da Mauá, ela amplia o muro da Mauá. O muro fica mais alto! Aqueles hotéis, aqueles shoppings, aqueles restaurantes, aquela milícia que vai se botar ali para que isso possa funcionar... Então, na verdade, o muro que hoje é simbólico, que é concreto, efetivo, ele até pode ser demolido em parte, mas estão construindo um muro simbólico muito mais intransponível. Então, eu acho que a minha primeira crítica a esse projeto, o projeto que está em jogo é esse.

A segunda, é que ele é um rosário de ilegalidades! Se a gente pegar... Primeiro, quem licitou, em que condições, de que forma? Segundo, o fato do projeto básico, que serviu para a licitação, depois de ter sido feita a licitação, apareceu uma única empresa, porque era a única que tinha condições.

((Está tudo bem com o teu...? Essa é ainda do tempo que a gente usava gravadorzinho com fita pequena... A gente conseguir um gravador com fita pequena era o ó! (risos)))

Mas, se a gente pensar, então, em segundo lugar, a forma como foi conduzido, eu tinha um nível de exigência tão grande, tão difícil de se realizar, que apareceu uma única empresa. Depois que essa... depois que foi indicado/abdicado o objeto da licitação para essa empresa, se flexibilizou! Isso é uma burla ao projeto, à ideia de licitação.

Entrevistador: A decisão... As últimas decisões que, inclusive, passaram pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, de retirar da aprovação (dentro do Edital) de questões que, lá, no início, eram exigidas, elas, inclusive, tornam o próprio processo, digamos assim, sob uma visão de que teria que começar tudo de novo!

Domingos Dresch: Teria que começar tudo de novo!

Entrevistador: Porque, por exemplo, só dando um exemplo. Havia, por exemplo, a exigência do Edital inicial de que a empresa se responsabilizasse por uma passagem para pedestres que ficaria, ali, próximo do Gasômetro, e que evitaria sinaleiras e, enfim, etecetera e tal, já que a mobilidade urbana no Centro já está bastante defasada. E isso foi retirado, agora, da última exigência.

Domingos Dresch: E eu acho que... não sei se continua o túnel.

Entrevistador: Não, não, também desapareceu.

Domingos Dresch: O túnel da Ramiro. Também desapareceu o túnel! Então foi mudando, também, o objeto. E quando tu muda o objeto, tem que refazer o processo! Tem que anular o processo de licitação e recomeçar de novo. Se não, tu ofereceu algo cheio de dificuldade e depois foi flexibilizando. Então, todo mundo poderia ter concorrido, sim, mas, naquelas condições, ninguém ia concorrer! Aliás, uma única empresa.

Então, a gente tem uma coisa séria. E aí, várias outras coisas. Por exemplo: o consórcio não tem o capital exigido, o consórcio nunca pagou o arrendamento. E isso, por si só, é suficiente para levar à anulação do contrato. É causa nulidadora [nulificante], denulado o contrato! Está inadimplente e a um prazo muito superior ao que se poderia tolerar. Simplesmente não pagaram nada do arrendamento (nesses três ou quatro anos que eles têm a posse do imóvel)! O problema é deles se eles não conseguiram o capital investidor para tocar o empreendimento. O problema é deles se tem crise. Têm a obrigação de pagar o arrendamento e não pagaram! Isso tinham que impor ao gestor. Tomar a medida de entrar com a ação para a anulação do contrato.

Entrevistador: Domingos, Porto Alegre sempre teve, desde a década de 80, com a redemocratização, uma construção de ser uma cidade referência em termos de conselhos populares, depois, o orçamento participativo (que acabou se tornando uma referência da participação da população nas decisões, inclusive, de instalação de equipamentos públicos). Ultimamente, o que tem ocorrido: o orçamento participativo veio declinando, o apoio que a própria prefeitura dava e o suporte à participação popular. E, ultimamente, o discurso do empreendedorismo e de substituição da participação popular por essas iniciativas mais voltadas àquela questão da iniciativa privada é que têm predominado, vêm predominando. Tu acha que isso é, também, uma das causas de, por exemplo, a participação das pessoas na questão das discussões do Cais do porto não sejam muito elevadas, que a população esteja distante desse debate?

Domingos Dresch: Tu viu, só. A gente vive uma crise interessante, que é a crise daquilo que foi a primavera da participação popular que Porto Alegre protagonizou nos anos 90 (sobretudo com o orçamento participativo) e início dos anos 2000. Essa primavera murchou. Murchou pelo que aconteceu com o orçamento participativo. Murchou porque a população foi desestimulada, não foi mais mobilizada para participar. Enfim, e, portanto, a pouca participação popular na questão do Cais do porto, acho que primeiro diz com isso. De um fenômeno que é geral, aqui, em Porto Alegre.

Agora, acho que tem um segundo elemento, que também tem que ser justo, e é que a forma como esse debate vem sendo feito é uma forma quase às escondidas. As pessoas, para participar dos debates envolvendo o licenciamento, coisa e tal, quase que tiveram que sair no tapa, naqueles encontros lá, de audiências públicas, lá no Grêmio Náutico União, coisa e tal. Então, tem uma forma de conduzir o processo que é uma forma que parte da ideia: “faremos o empreendimento”. Agora precisamos, apenas, legitimá-lo. Um dos passos da legitimação é dar uma aparência de formalidade a essa participação popular. Então, na verdade, se esvazia a participação popular, no que ela tem de rica, de importante, e se reduz à condição de uma mera formalidade a ser cumprida. E, pior, uma formalidade que vem sendo cumprida de forma ilegal! Porque os editais são viciados em locais que se realizam não comportam as demandas; as questões que são propostas não são respondidas; o acesso à documentação do projeto não é previamente verbalizado... Então, do ponto de vista formal, legal, até mesmo essa aparência de legalidade está viciada! Então, [em primeiro lugar] a gente encontra a ilegalidade que nasce de uma licitação que não foi respeitada, de um projeto base que foi flexibilizado, portanto, burlando a participação. [Em segundo lugar,] O consórcio vencedor não cumpre os requisitos formais de capital mínimo e, portanto, não poderia se manter à frente do consórcio. Terceiro, ele não paga o arrendamento há três ou quatro anos e isso, por si só, seria suficiente para conduzir à ilegalidade do, enfim, do contrato. Ele não respeita, no que diz respeito ao licenciamento. A prefeitura e o consórcio não estão respeitando as formalidades mínimas de acesso às informações da participação com informações previamente acessadas que permitam uma efetiva participação.

Então, tem uma série de fatores que são questões formais! Se a gente pegar, com relação ao projeto urbanístico de Porto Alegre, a gente vai ver que tem várias violências: a edificação acima de cotas, a edificação... O nosso plano diretor que está em vigor (a lei que rege a cidade) proíbe a edificação em áreas sujeitas a alagamentos e ali é, claramente, uma área sujeita a alagamentos! Então, do ponto de vista urbanístico, o impacto que ele vai causar para a mobilidade, para a circulação, aqueles elementos todos que a gente viu naquela audiência pública: é, então, questão ambiental do ar, a questão da inviabilidade da circulação (sobretudo ali, naquela região próxima à Usina do Gasômetro), a edificação contra o plano diretor... Então, tem uma série de ilegalidades que, além dessa questão que a gente viu no início, que é a questão desenvolvimento que não envolve, que exclui, que não inclui; que é feito na cidade, mas de costas para a cidade; do muro que cresce em vez de diminuir...

Afora essas questões todas, tem esse rosário de ilegalidades! E eu estou... Se vai sair esse projeto, eu estou convencido. Hoje estou convencido de que ele não sai. Mas, apesar de todas essas ilegalidades, acho que ele não sai porque o deus mercado está inviabilizando. O que é triste. É triste, porque se fosse uma atuação do Estado, do Judiciário, do Ministério Público, fazendo com que se cumpra minimamente, se respeite minimamente a legalidade e, por isso, ele não vai sair, a gente estaria afirmando o Estado democrata direito, a cidade sustentável, coisa e tal. Agora, ele não vai sair porque o mercado não comporta! Então, é triste, isso. É triste. Porque é uma derrota da razão. Tudo em nome do quê? De uma decisão que foi tomada. O empreendimento será feito.

Eu me lembro sempre de uma decisão desse tipo que no governo da Yeda foi tomada com o que dizia respeito aos projetos de silvicultura (plantar eucalipto na metade sul como um projeto de desenvolvimento). E a decisão que foi tomada naquela época, é “isso será feito”. E essa decisão, ela foi - e aqui no Cais Mauá não é diferente -, ela foi uma decisão de governo abraçada pela mídia. Abraçada por um setor do capital, mas sobretudo pela mídia, que construiu que aquele era um modelo de retenção contra toda a ilegalidade, contra tudo o que se podia ter. E se tocou! E milhares, e milhares de hectares do pampa foram cobertos e estão cobertos, hoje, de eucalipto! E as fábricas de celulose acabaram se instalando por questões econômicas delas! O próprio Judiciário, o Ministério Público, eu lembro que a única ação que se entrou foi uma ação do Ministério Público discutindo a incompatibilidade com a necessidade de a impossibilidade de vender aquelas terras em área de fronteira para empresas estrangeiras, e, segundo, outra formalidade que era a necessidade da manifestação do Conselho de Defesa Nacional para um projeto daquele porte. E mesmo essa ação discutindo a questão formal também não teve sucesso.

Então, é muito parecido com coisas que a gente viu: a privatização do governo FHC; esse projeto de silvicultura... É muito comum a gente ver o fato consumado acontecendo. E o fato consumado só não aconteceu no Cais do Mauá em função do mercado. Porque se o mercado estivesse aquecido, a gente já estava diante. Nada do que se levantou até hoje por inúmeras ações civis ou porque a Ana Marchezan tem algumas demandas importantes, ações civis públicas, ações populares (mais de uma: duas ou três) discutindo desde se o Guaíba é um lago (que tem toda... estou convencido de que é rio). Enquanto o IBGE não dizer que ele é lago, é rio. Pouco importa se a água corre daqui ou dali. Ninguém dá um nome porque quer. “Aquilo é uma montanha” porque quero que seja uma montanha. “Ah, porque quem diz isso é um órgão federal” e o órgão federal não disse!

Portanto, preciso de quinhentos metros de margem para a construção dos empreendimentos. E a gente tem uma série de empreendimentos acontecendo em Porto Alegre que diz respeito a esse nome da autoproclamada condição de lago. Porque é uma ilegalidade! Que está propagandeada, tem estudos. Não interessa para onde corre a água; interessa quem o órgão responsável diz. Se certa ou erradamente diz que é rio, pouco importa; ele é rio. Eu acho, até charmoso dizer: “olha o lago”! Um amigo do Amazonas diz: “isso não é um lago; é igarapé” (risos.). Então, esse cerco a gente vê se formando agora. Eu não sei se tu percebeu. Até dias atrás, o jornal Metro, publicou aquela matéria.

Entrevistador: Sim, já.

Domingos Dresch: Aquela matéria, dizendo: é preciso o Cais do Porto. O Cais do Porto tem que voltar ao empreendimento porque o IPE investiu, lá, sei lá quantos milhões de reais!

Entrevistador: Em torno de dezesseis, dezessete milhões, segundo a imprensa.

Domingos Dresch: Então investiu errado! Vão responsabilizar quem fez isso! Não é em nome disso. E o tom da matéria era esse: “é preciso retomar o Cais do Porto, se não, as professoras não vão ter aposentadoria! Elas vão quebrar o IPI!” Quando sabem que isso é uma mentira repetida de forma, enfim, infinita.

Entrevistador: Existem alguns casos em que esses projetos de revitalização acabaram supervalorizando o entorno e a gente sabe que hoje o Centro Histórico, digamos assim, além de ser o início da cidade, nós temos, ali, antigos empreendimentos e é onde mora muita gente de classe média, aposentados, pessoas que moram, já, há bastante tempo no Centro Histórico, e que poderiam vir a ter seus imóveis, inclusive, supervalorizados em função desse empreendimento, no caso, do Cais Mauá. O que ocorre é que essa supervalorização acaba criando, também, uma elitização, não é? Um dos bairros adjacentes desse...

Domingos Dresch: Como é o nome daquela palavra que, como é que é... Estava lembrando, estava puxando da memória. Mas, bom. Aquela palavra bonita, americana...

Entrevistador: Gentrificação?

Domingos Dresch: Sim, isso... O que é que tu queria provocar nisso?

Entrevistador: Tu acha que do ponto de vista da questão da moradia, do direito à moradia, inclusive sabendo que várias ocupações, hoje (pelo menos a Saraí, no Centro Histórico), possam vir a ser atingidas com esse processo todo de transformação no Centro Histórico, já que não apenas o projeto de revitalização do Cais Mauá, mas até o próprio projeto do Quarto Distrito (que, também, a gente

sabe que tem interesses imobiliários por detrás) tem influenciado? Como é que a gente pode entender esse processo todo a partir do ponto de vista do direito à moradia, do direito a cidade...

Domingos Dresch: Eu voltaria a esse “desenvolver”. Esse “não envolver”. Ele é, claramente, um projeto excludente. Ele exclui da fruição daquele espaço público as pessoas porque não vão poder entrar no shopping, não vão poder entrar nos restaurantes chiques, etcetera e tal. Um pouco do que aconteceu com Puerto Madero, o que aconteceu em Londres, ali nas margens do Tâmsa, na região que era bem precarizada. O que vem acontecendo no porto Mauá, lá no Rio de Janeiro. O que aconteceu na Vila Olímpica, e toda a região em torno do Porto Olímpico. Em Barcelona... Então, todos esses projetos são projetos de exclusão. E o mais interessante, e o mais triste, é que a exclusão se faz pura e simplesmente. Tu tira da fruição da cidade, todos os acessos a recursos de saúde, educação, coisa e tal, e manda para as periferias distantes! Acho que esse é o mesmo movimento que a gente vê por toda parte, que a gente vê até em intervenções vazias como é o despejo da ocupação Lanceiros Negros, que é para nada. O prédio está fechado e não haverá reformas. Não será ocupado.

Mas, a gente vê o que a gente viu há anos atrás, no início dos anos 70, aqui em Porto Alegre, na Ilhota, quando se cria a Restinga com as populações da Ilhota. O bairro Vermelho, a Restinga, onde toda a população é removida para longe da cidade com o mesmo tratamento clássico de não regularizar, mas de tratar como patologia. Isso a gente vê acontecer em Porto Alegre há muito tempo em nome da valorização do entorno, em nome da limpeza e do embelezamento da cidade, e é o que agente vai ver acontecer no centro de Porto Alegre. Eu não tenho dúvida. Todos aqueles prédios ali, na margem, na beira da Mauá, eles vão ser reformulados, repensados. Vai mudar o público que mora ali, com certeza. Como aconteceu em Buenos Aires, como aconteceu em Londres, como aconteceu em Barcelona.

E, de alguma forma, essa especulação é algo que a gente tem sessenta, setenta anos de prática de pensar. O que foi o enriquecimento da família JK com os imóveis em torno de Brasília, com aquela decisão de construir Brasília? Não entro no mérito de se foi bom ou ruim, se foi essa a razão que motivou, mas o certo é que a família JK enriqueceu com a especulação imobiliária em torno dos imóveis de Brasília. Grandes extensões de terra! Agora, quando se falou em mudar o aeroporto de Porto Alegre (uma decisão que seria absolutamente bizarra) lá para a região de Portão, houve um movimento muito curioso de troca de mãos de propriedades rurais naquela região. Já na perspectiva do enriquecimento, enfim. Uma coisa é especular; outra coisa é o *inside information*, essa coisa toda, que é o patológico.

Então, aqui não tenho dúvida. Não tenho dúvida que não contribui em nada o direito à moradia enquanto a gente entende o direito à moradia como direito, também, à cidade, à fruição dos recursos da cidade: saúde, educação, mobilidade, cultura, acesso à cultura. Essas populações que ocupam, hoje, o Centro de Porto Alegre, o Centro Histórico (que é um centro que está marginalizado, onde os aluguéis estão mais baratos, onde existem algumas ocupações), elas tendem a ser removidas com muita rapidez.

Entrevistador: Para concluir: Como tu vê, em termos de perspectiva, a questão do andamento do projeto. Tu já disseste que, no contexto atual, em função da crise, o projeto não vai em frente, não toma corpo. Como é que tu vê as possibilidades de que se consiga reverter o processo e, efetivamente, ser trabalhado um novo processo onde que um projeto mais conforme as necessidades e os desejos da cidade, da sua população, venham a se realizar?

Domingos Dresch: Tu vê que interessante isso. Primeiro, eu acredito que, em função do mercado, mas também em função da fragilidade de quem ganhou a licitação. Eu acho que o consórcio vencedor hoje é um consórcio tecnicamente falido. A empresa, (agora não estou me recordando o nome), a líder do consórcio, ela está tecnicamente quebrada. Então, eu acho que isso joga em favor da cidade, a não realização do projeto dessa forma. Agora, eu acho que a gente está pecando num aspecto: a gente está resistindo contra esse projeto (e eu acho que é o que tem de ser feito), mas a gente não está conseguindo conceber um novo projeto consistente, uma nova proposta de utilização daquele espaço. E acho que essa é a nossa grande fraqueza. Porque no momento em que a gente conseguir (e a gente que eu falo é a sociedade civil, o Ministério Público, o Instituto dos Arquitetos, enfim, todo esse conjunto de grupos que estão envolvidos na luta contra esse projeto), no momento em que a gente conseguir conceber uma alternativa, a gente cresce em força. Porque hoje a resposta que se tem é: “Então vocês querem esse negócio abandonado”. E isso enfraquece. Então, assim, qual é o Cais que nós queremos? Eu acho que, do ponto de vista da exploração enquanto Cais, ele é inviável. E nem sei se hoje, naquele espaço, é a melhor coisa que se tem para fazer para a cidade.

Acho que o porto com a Pedra Navegantes, tem como dar conta dessa atividade portuária. Agora, e acho que sim, aquele espaço tem que ser repensado, tem que ser reformulado enquanto alternativa de lazer e enquanto alternativa de um espaço cultural, coisa e tal. Mas, qual é o nosso projeto? Acho

que essa é a questão importante. Esqueci de falar que tem, também, uma violação que é uma violação recente, que é a violação por uma recente portaria do Iphan que aquele espaço passa a ser um espaço tombado. Não vou lembrar. 330, não sei.

Entrevistador: É de dezembro de 2016.

Domingos Dresch: é. Essa portaria muda o quadro. Porque, até hoje, a gente discutiu uma perspectiva que ela era uma área que não era tombada. Hoje ela é uma área tombada. Que tem um regime jurídico próprio e é uma área tombada, um tombamento federal.

Nosso diretor da faculdade vai querer construir um edifício garagem, lá na faculdade de direito e não pode. Não pode porque o prédio é tombado. E o porto, hoje, está tombado.

Então, eu acho que é mais uma ilegalidade, mas eu acho que o grande desafio que se põe hoje para sociedade civil que luta por um direito à cidade, coisa e tal, é conceber um projeto que seja um projeto viável e que seja um projeto que gere mais cidade e, não, menos cidade. E isso, eu acho que a gente não conseguiu conceber. Porque quando a gente der esse passo, a luta por barrar esse projeto, que é ilegal, que é condicional (porque vulnera o direito sustentável, coisa e tal), acho que ela cresce.

Entrevistador: Está certo. Obrigado.

Domingos Dresch: Eu é que agradeço, amigo.

((Eu devo ter algum material sobre o porto de Barcelona, do tempo que eu estive lá. Poderia estar aqui, mas não está. Está em casa.))

Entrevista Nº 2 - Rafael Passos - Presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil - IAB - Seção RS

Entrevistador: Entrevista com o arquiteto Rafael Passos, Presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil, seção Rio Grande do Sul.

Rafael, a primeira pergunta da nossa entrevista seria com relação ao projeto de revitalização do Cais Mauá. O porto de Porto Alegre se encontra num sítio que faz parte do núcleo histórico da cidade de Porto Alegre. Eu gostaria de saber como é que vocês veem o atual projeto de revitalização e como é que ele interfere, como é que ele se adequa, ou não, à realidade sócio-histórica da cidade, arquitetônica, inclusive.

Rafael Passos: Vamos embora. Vamos trabalhar no arquitetônico, primeiro, assim, no urbanístico.

Bom. Primeiro, é um projeto que tem alguns questionamentos importantes. Primeiro, do ponto de vista de usos, espécies, que foram estabelecidos de volumetria, ou seja, do tamanho das construções e o seu tamanho em relação, também, ao número de pessoas, à densidade que aumenta ali, numa área que já é estrangulada (estrangulada do ponto de vista viário, sobretudo com a questão da rodoviária, o Centro). Ou seja, é o eixo principal de entrada da cidade, de quem vai, por exemplo, chega na cidade e vai para a zona sul. É um eixo importante em escala urbana e ligação metropolitana. Bom, aí a questão dessa... Vamos de fora para dentro do projeto.

Então, desde o início da proposta inicial, que levou numa lei específica (porque é uma área especial de interesse cultural). Então, a princípio, ela não precisaria de uma lei específica, mas o que demandou uma lei específica é a questão das duas torres. Tu tens, quando... Sempre que tu queres construir acima de cinquenta e dois metros (que é o máximo permitido), tu precisas de uma lei específica. Então, isso demandou essa lei, que foi a lei de 2010. E ali se estabeleceu um plano urbanístico para aquela área, estabelecendo as regras de uso e ocupação. De ocupação, estabelecendo os limites construtivos e que foram usados, bem dizer, na sua totalidade. Todo o índice que foi permitido, foi utilizado. Nesse sentido, as duas torres de escritórios (não só de escritórios, mas corporativas) ampliam muito o uso.

Naquela área teve uma questão de paisagem, também. São torres muito mais altas do que a grande maioria e, ao contrário, por exemplo, do edifício Santa Cruz, que a gente pode pegar como o edifício mais alto, lá, no Centro (e acho que ainda é o edifício mais alto da cidade, não supera as torres do Barra), ele está lá, dentro do tecido; está lá, dentro de uma outra área da cidade onde tu vais ter edifícios até menores, mas que estão em cima do morro, por exemplo. E ali, eles, somando a cota inicial dele, de morro, ele vai ter uma altura parecida com aquela. Agora, aquelas torres estão à beira do rio e isso faz com que se tu, claro, pegas o desenho, por exemplo, que está no EIA/RIMA (que é um desenho de *skyline*, como a gente chama), tu colocas na... planificas a paisagem, tu vais ter uma realidade de tipo "bom, vai olhar para aquelas torres com a mesma altura do Santa Cruz ou parecido ou na mesma altura geral de outros edifícios da cidade". Agora, como ele está na beira do rio, impacta, sobretudo, quem olha a cidade desde o rio. E, se tu olhares em perspectiva, e não nessa *skyline* (que é uma coisa meio abstrata, é usada pelos arquitetos, mas é bastante abstrata), vai ter um impacto. O que para nós não foi nem devidamente apresentado.

Por exemplo, no EIA/RIMA, que foi o único ato mais público, de fato, afora a audiência pública, para a análise da lei complementar que foi feita na Câmara, na época da aprovação, por uma determinação legal (a Constituição Estadual exige que mudanças no saneamento passem por audiência pública). Não por audiência pública, mas por algum tipo de participação de associações comunitárias. E isso, em geral, o ministério público reconhece a audiência pública como atendendo essa demanda. Então, primeiro isso. Vamos indo de lá para cá.

Mas esse, de fato, não é aquilo que a gente vê como a pior questão (do ponto de vista da paisagem). Porque ali, bom, tu estás numa área desestruturada da cidade, ali, muito perto da rodoviária, e tal.

O shopping, sim. Pegando os edifícios, cada um. O shopping, sim. Estava previsto um centro comercial de uma escala tal, e depois ele vira um grande shopping [do tamanho da] metade do Barra Shopping (que eu acredito [que] seja... Não sei. Acho que agora o Iguatemi empatou. Até há pouco tempo ele era o maior, se não continua sendo o maior shopping da cidade).

E, bom, aí vem a questão de paisagem. A sua começa a competir e apaga, na paisagem, ali, a Usina do Gasômetro. Inclusive, houve há um tempo atrás, em função do próprio projeto, uma alteração na área de influência do Gasômetro (que é um círculo), então, em função de raio e que pegaria uma parte do que é o shopping, foi alterado aquele decreto, favorecendo essa construção ali. Ele, também, vai ocupar um lugar onde hoje está o Armazém A7, que embora não seja tombado, por não ser exatamente do mesmo período e ter uma diferença técnica de construção em relação aos outros armazéns. Essa é uma questão de paisagem. Então, para nós, há um impacto tremendo.

[Em] Segundo [lugar], a questão do projeto do Cais (dos armazéns), é a única parte que a gente vê, assim, bastante louvável do projeto e interessante, embora isso do ponto de vista do projeto e do estético, etc. Ele não trata a questão dos usos específicos de cada.

Bom. Precisa, mesmo (voltando para as torres, agora) um complexo de torres ali, numa área central com um monte de torres comerciais e corporativas, numa área onde já tem uma enorme oferta desses usos no centro? A mesma coisa [acontece com] o shopping. O shopping compete bastante e não nos parece ser colaborativo. Ou seja, há uma ideia de que o shopping vai atrair mais gente para o centro. O usuário de shopping vai ao shopping e vai embora; não faz um circuito que pudesse contribuir com o centro de Porto Alegre, com os usos de comércio. E isso pode levar ao quê? A uma segregação de tipos de comércio e, talvez, ao crescimento de um tipo de comércio que a gente vê numa parte do Centro, que é um comércio barato para um determinado público (as classes mais baixas). Mas aí tu começa a andar pelo Centro [e] na Rua da Praia já é diferente. É um público de classe média ou pelo menos mais misturado. E aí tu crias um comércio que, em geral, provavelmente seria um comércio bastante diferente desse público, e segregado no ponto do Gasômetro.

A mesma coisa [acontece com] os armazéns. Eles acabam, quase todos eles, sendo destinados ao comércio. E aí só tem um edifício, que é o do frigorífico, ali, onde tu tens o centro de eventos, uma coisa para atrair... E ela, basicamente, atenderia aquela demanda criada pelo próprio projeto. Quer dizer, aqueles escritórios, corporações todas, poderiam utilizar aquele centro de eventos, e eventualmente ele teria um público a mais.

Os espaços culturais que ocupavam ali, o Museu de Arte Contemporânea... Durante um tempo se tentou a iniciativa de um polo cinematográfico, então ele teve... Não se construiu o polo, mas tinha esse uso durante um determinado momento. Não foram contemplados nesse projeto. E isso, eu acho que é muito grave. O Museu de Arte Contemporânea, hoje, está limitado a uma sala da Casa de Cultura, no 6º andar. Acho que é muito pouco. E poderia, ali, ser um inventivo, até mesmo para atrair para o comércio. Ele está muito monofuncional. Ele vai ter que ele, mesmo, fazer esforço para atrair pessoas pelo próprio uso específico, que é muito restrito. E aí várias áreas culturais e outras atividades (que estavam previstas na lei, como para existir ali), foram condensadas em pequenas salas, assim, um ou dois armazéns junto ao pórtico. E isso, é aquela coisa de uma lei que não especifica tanto algumas questões e não diz: "vai ter que ter tantos metros quadrados, etc. para esses..." Então, o mínimo de espaço já atende à lei.

A questão, ainda prevista na lei, de contrapartidas para resolver esse problema... Tentar resolver o problema do fluxo que criaria e a integração dessas áreas com os espaços, ali, da cidade. Sobretudo o Gasômetro, o outro lado da João Goulart, as praças e tal (o Parque do Gasômetro, agora, como chamam). Tinha previsto o rebaixamento, mas aí aquela coisa de nuances da lei. O estudo para o rebaixamento. O estudo foi feito e, aí, em comum acordo, a prefeitura e o empreendedor retiraram aquilo dizendo que era inviável. Mas aí a gente vai ver assim: "bom, isso não fere o..."

Entrevistador: Edital.

Rafael Passos: ... o edital?

Entrevistador: Foi uma modificação feita e realizada após.

Rafael Passos: Porque assim: o edital... A lei específica era condicionante para o edital. Ela compunha o edital, não é? Para o empreendedor que fosse concorrer ali. Então, todos os outros que deixaram ou que pensaram em concorrer podem ter a oportunidade de participar porque eles colocaram aquilo no cálculo e viram que inviabilizaria. Então eles poderiam se sentir lesados. Ninguém reclamou, mas há um claro benefício *a posteriori* quando tu retiras obrigações. E, ao mesmo tempo que tu retiras obrigações, tu aumentas, por exemplo, a área do shopping, etc. Então tu aumentas aquilo que traz benefícios ao empreendedor e retira aquilo que traria ônus ao empreendedor e traria benefícios claros para a comunidade e para a urbanidade daquela área.

As travessias, também. E aí um problema claro, aí, de incompatibilidade do EIA/RIMA com o projeto. O projeto aprovado a nível de EVU retirou as passarelas e o EIA/RIMA estudava todo o impacto de tráfego prevendo passarelas! Aí há, para nós, do nosso ponto de vista, uma ilegalidade ou outra. Pelo menos, um grande indício de ilegalidade. A gente já apontou isso para o Ministério Público Federal e para o Estadual, e aguarda que posição eles vão ter.

Que mais? Falei dos usos, não é? Acho que, também, a questão pouco apontada. Um projeto desse tamanho, causa impacto econômico grande. Já falei do impacto no comércio, mas tem um impacto em relação à questão fundiária, ali, mesmo. Sempre que um projeto [é] dito revitalizador, tem um potencial de expandir essa revitalização. E o primeiro impacto é sobre o valor dos imóveis num todo. Então se, por exemplo, o que a gente se ressentia muito é de não ter havido um plano urbanístico para a área toda. Isso foi a primeira defesa ou questionamento que o IAB fez, foi não haver um plano urbanístico. A gente, por exemplo, a própria criação do Cais Mauá, a proposta de criação do Cais Mauá pelo Governo do Estado na época, redundou no primeiro plano de Porto Alegre. Não um Plano

Diretor, mas um Plano de Melhoramentos. Um primeiro Plano urbanístico. Quando o governo disse: “vamos fazer um Cais na ponta, ali”, a intendência de José Montauray entende: “não, então vamos fazer um Plano para integrar esse grande projeto, como elevai aproveitar ele para fazer esse Plano”. E, agora, 100 anos depois, a gente parece um retrocesso tremendo!

Entrevistador: A partir do que tu falaste, tu achas que é possível que, a médio e [a] longo prazo, ocorra um processo de gentrificação, ali, no Centro Histórico?

Rafael Passos: No próprio... Na apresentação que o empreendedor fez na sessão do CMDUA, fala no que ele aponta ou chama de “revitalização reversa”, que para nós é um processo que aponta para a gentrificação. São dois nomes para o mesmo fenômeno. Um, fala positivamente, e o outro, não é que fale negativamente. Acho que gentrificação é um conceito usado de forma ambígua. Tem gente que o vê como importante, necessário e tem outros campos que estão preocupados com o impacto do direito à cidade para todos os cidadãos.

Mas, sim. Acho que deveria haver um Plano que pensasse no impacto sobre o valor de terra para tentar contê-lo e garantir, aí, um... Sobretudo porque se tu pegas a área da Avenida Mauá, por exemplo, e todas aquelas quadras, tem muitos edifícios subutilizados ou utilizados para estacionamento. É interessante que nessa fala do empreendedor, quando ele comenta isso, diz assim: “tanto aqueles edifícios de estacionamento, todas aquelas ocupa... aquelas invasões”, ele cita. Esse projeto vai promover que aquilo acabe. E aí, sim. Afirmação de gentrificação. E se o Poder Público não assume um papel de moderador desse processo. Pelo menos, ou seja, tentar criar situações, equilíbrio nessa equação, a situação é de um... E aí vem uma pergunta: uma cidade que, claramente, desenvolveu um outro eixo para o desenvolvimento de áreas de edifícios corporativos, que é a Carlos Gomes (ela tem condições de ter isso ali, também). Aí vem uma questão que aponta o Pedro Abreu num texto dele sobre como funciona o mercado. Ele precisa criar uma nova área de valorização para conseguir fazer com que aquele público que já está acomodado numa área da cidade que é de alto padrão, resolva ir para lá e, com isso, ele baixe aquele valor de lá (onde as pessoas estavam antes), para vender para outra classe, mais baixa. Esse é o comportamento do mercado formal segundo o Pedro [e] as pesquisas dele.

Então é essa a lógica: que ela, simplesmente, visa alimentar o mercado de cima para baixo.

Entrevistador: A gente tem, já, há algum tempo, não é novo esse processo de transformação de áreas industriais, portuárias de diversas cidades do mundo, em novas áreas revitalizadas, aonde que alguns pesquisadores, até chamam de “marketing urbano”. As cidades industriais passam a ser cidades icônicas com arquitetura, com grandes obras para chamar para o investimento, para chamar o capital. Ocorre que esse fenômeno que aconteceu, por exemplo, em Buenos Aires com Puerto Madero, em Londres, nas docas, Barcelona, foram efetivamente processos que tiveram início, meio e fim, se é que podemos dizer assim. Porto Alegre é um caso bastante, digamos assim, *sui generis* porque desde a década de 80, pelo menos, com o fechamento das atividades do porto, tem-se tentado fazer a revitalização do porto com diversas possibilidades, como tu mesmo já disseste. Algumas que tinham espaço para a questão da cultura, como a questão de um lugar para cinema, para a produção de filmes, etc., até a própria Feira do Livro, que ocorreu por lá, a Bienal do Mercosul, o Museu de Arte Contemporânea.

Como é que tu vê, por exemplo, essa questão de uma cidade que antes tinha como seu principal marketing a participação popular (ajudando com que isso, que tu falaste que é poder moderador do estado), para uma cidade que mudou, digamos assim, nos últimos anos e principalmente nessa última eleição (que mudou a gestão), por uma cidade empreendedora onde a participação quase não existe?

Rafael Passos: Acho que assim: é um histórico. A gente teve o Orçamento Participativo, grande sucesso, durante um período, mesmo até na... já na administração popular, teve, já... Não proporcionou avanços necessários e, depois, claro, virou quase um simulacro e hoje está finalmente chega a um período que está ameaçado. Pela primeira vez não tem eleição dos delegados, e tal.

A mesma coisa está acontecendo agora com o CMDUA. Pode ser que eles venham a não fazer eleição, que já deveriam ter chamado a eleições em setembro/outubro (nós estamos no final de outubro e não há sinalização disso). Então, por que o CMDUA? Porque o Orçamento Participativo, depois de cerca de dez anos de existência, impacta lá, no que vai ser uma tentativa de fazer um Planejamento Participativo, que é como a inserção de uma participação das pessoas das Regiões de Planejamento. Região de planejamento foi constituída, até, com base na estrutura do Orçamento Participativo. Cada região do OP, cada duas regiões do OP foram unificadas em uma e criaram uma Região de Planejamento. Cada Região de Planejamento dessas tem um representante no CMDUA. Rapidamente isso foi incorporado por uma lógica de disputa partidária (acho que essa é uma questão importante, e que sempre vai ser alvo de questionamentos da legitimidade do processo, sobretudo

por aqueles grupos que não participam dessa... grupos mais da direita que não participam desse processo e usam outros. Continuam usando as mesmas... as velhas formas).

Há, também, talvez, um pacto de que a partir de 2003 abrem-se eleições (até 2003. De 2005 a 2003). O CMDUA sempre teve entidades fixas, mesmo que elas fossem alteradas no decorrer do período, sempre eram entidades fixas que simplesmente indicavam seus representantes a cada dois anos. Depois dali, numa tentativa, que na teoria é muito interessante (abrir para a democracia e dizer: “não, vamos abrir um processo democrático de eleição das entidades, também”). Então, pela primeira vez, tinha um conselho tripartite com a representação do Poder Público nas três esferas (esferas, eu digo, de escala municipal, estadual e federal), com assento fixo: a Universidade Federal, METROPLAN, e algumas secretarias mais ligadas, afins às representações locais, populares, vamos dizer assim, e as entidades. Cada uma com 1/3 dos assentos.

Mas aí abre-se espaço para as entidades disserem: “não, vocês vão ter que se eleger entre si”. O peso da organização de entidades que têm mais capacidade de se organizar e que, em número maior de um certo campo, têm capacidade de se organizar, começou a ser demonstrado. Por exemplo, a própria OAB se manteve, ali, conseguindo essa eleição em que pese, assim, ali há uma ilegalidade. O Plano Diretor estabeleceu que a cada quatro anos haveria uma conferência de avaliação do Plano e ela só aconteceu em 2003. De 2003 para cá nunca mais ocorreu. É ilegal. E nessa conferência, o próprio Plano Diretor estabelecia que, nessa conferência, seriam eleitas as entidades. Ou seja, as entidades seriam eleitas a cada quatro anos e as pessoas que a representam seriam alteradas a cada dois. Nunca houve isso. Se estabeleceu que esse fórum de entidades está previsto na lei ou o próprio CMDUA estabeleceu que esse fórum seria interno ao próprio CMDUA. O CMDUA abriria um edital e ele, mesmo, organizaria, mas nunca foi feita a conferência. Então para que acontecesse essa conferência, sempre no terceiro ano de cada gestão.

Com isso, aos poucos algumas entidades foram perdendo assento e ganhando outras que se articularam entre si, e o que a gente vê, em termos de conhecimento, de... Porque, assim, cada entidade dessas representa, ao mesmo tempo, um grupo de técnicos ou de profissionais de uma determinada área, mas ao mesmo tempo, grupos de interesse político, seja qual for. E o que a gente viu foi uma substituição de áreas mais ligadas à questão da cidade como objeto (ou a cidade como lugar de viver, vamos dizer assim), e mais ligados à cidade como negócio ao ponto de nós chegarmos, hoje, com uma representação quase uníssona do que eu chamo de “binômio construção civil-mercado imobiliário”. A organização de entidades ligadas à corretagem imobiliária, por exemplo, ou ao setor imobiliário, hoje tem, pelo menos, três entidades: é o Sindimóveis, o CRECI e a AGADIE (Associação Gaúcha de Advogados de Direito Imobiliário). Então, esses três têm a representação, lá dentro, junto com a única entidade de arquitetura que está lá, mais específica (é a dos escritórios de arquitetura e urbanismo), que é uma entidade que reúne empresas e, em geral, empresas que trabalham com o mercado imobiliário e com as grandes do mercado imobiliário. Poucas empresas que trabalham para poucas empresas. Aqueles que concentram o grande capital que atua na cidade estão bem representados lá. E que olham para a cidade como um negócio, sobretudo privilegiando a questão econômica sobre os aspectos espaciais da cidade. Isso está se refletindo em alterações importantes do Plano e em algumas decisões como a do Cais Mauá, mas não isoladamente. Agora tu tens o 4º Distrito, tem outros projetos que, alguns, um pouco se preocupam. O 4º Distrito, bem ou mal ele tenta propor uma solução para a habitação dos pobres, a habitação de interesse social. Já, outros projetos, não olham nem sob o aspecto que estava falando, de preservar uma diversidade de classes como tem no Centro. “Tem no Centro” do ponto de vista, tanto do uso comercial quanto do uso residencial.

Entrevistador. Exato.

Rafael Passos: E como é que se preserva, isso? Tem que ter um plano. Então, talvez seja isso o central. Quer dizer, a questão do Cais talvez não devesse ter sido pensada como um projeto, mas sim como um plano onde alguns projetos alavancariam e bancariam outros. Por exemplo, [cairiam alguns?] do Poder Público ou outros de outras iniciativas. E aí, sim, tu tens um...

Então, a crítica ao projeto começa na questão urbanística, passa pelo arquitetônico, mas também passa por um plano de negócios (também mal elaborado pelo que já falei antes, da questão de preferir outras atividades, mantendo um comercial como praticamente a única atividade, ali).

Entrevistador. A participação da sociedade na discussão do projeto, principalmente o ano passado quando, de forma rápida, a prefeitura tocou a aprovação (no caso das licenças), para que esse ano já iniciassem as obras... Como é que tu avalias essa participação das entidades? Tem, agora, a AMACAIS e personalidades têm, também, participado dessa discussão, artistas na área de cultura... Como é que tu avalias? Como tu achas que é ela tem ainda um potencial para fazer alterações no projeto, de barrar o projeto? Como é que tu avalias essa...?

Rafael Passos: Acho que a estratégia que a gente sempre adotou (e não estou falando do IAB como parte desse coletivo maior, assim). Primeiro, um coletivo muito diverso; é difícil de apontar caminhos, decisões sobre caminhos que a gente costuma tomar, mas uma diretriz foi bastante consensual de em que campos atuar. Atuar na questão de atividades públicas buscando visibilidade e reconhecimento da sociedade para aquela questão (do Cais e da mobilização que questiona esse projeto) mas uma linha jurídica, uma linha política, também, de influência sobre certos campos políticos que pudessem juntar forças e também de enfrentar aquelas que vinham defendendo o projeto. Afora isso, não digo, assim, uma divergência, mas algo que nunca se conseguiu chegar e dizer assim: “quê que queremos com isso? Queremos barrar esse projeto, queremos influir sobre esse projeto? Nunca se chegou a uma definição consensuada. Há quem defenda o fim. Há quem defenda que há como tentar contrabalançar algumas questões.

Outro caso, por exemplo, que é mais do que o IAB propõe, é fazer, mesmo que tardio, um plano para toda a área visando, inclusive, ajustes (sim) nos projetos (se possível), necessário para ver questões de ordem legal. E aí, a gente começou no campo jurídico e político, buscar o Ministério Público, o Ministério Federal, apontar algumas irregularidades, tentando, é claro, barrar, mas também tentando, minimamente (e até uma apresentação que nós fizemos no seminário do Ministério Público Federal, a gente apontava as irregularidades e sugeria assim: “olha, tem irregularidades por parte do Poder Público municipal, do Poder Público estadual e do empreendedor. Então, nos parece que o caminho mais correto, ou pelo menos o mais viável, é um Termo de Ajustamento de Conduta”. Bom, se lá na lei estava previsto um estudo disso, daquilo e daquilo outro, e que nenhum foi atendido, e ao mesmo tempo o edital também ampliou ganhos, vamos readequar isso! Se não são aqueles, vamos buscar outras ações e o Ministério Público assumindo esse campo de resolver esse embolho. Mas aí a gente vê, uma preocupação sempre com os possíveis impactos que isso possa causar políticos. Mesmo por parte do Ministério Público: “não, nós não podemos estar barrando o desenvolvimento da cidade, nós podemos estar colocando o Poder Público municipal e o estadual sob”... Se se propor o rompimento do contrato, por exemplo, a preocupação muito grande que a gente tinha era de que qualquer decisão que eles tomassem pudesse abrir espaços para que os empreendedores processassem o estado e o município e ganhassem multa por rescisão... Não necessariamente pela rescisão, mas por responsabilidades não assumidas. Por exemplo, no âmbito do município, sobretudo a morosidade dos processos administrativos de licenciamento, etc. O que a gente questiona é por quê, por exemplo, o prazo maior, sem nenhuma atividade durante todo o processo, foi desde o termo de referência aprovado pró EIA/RIMA até a apresentação do EIA/RIMA. Por mais de três anos, se eu não me engano. (Tem Não tive acesso; depois eu te passo. Alguma coisa eu tenho, fotografei.) Mas, então, teria como comprovar que não era, necessariamente, do Poder Público Municipal.

Então estamos, ainda... O IAB entrou com uma ação civil pública. A Associação Cais Mauá foi criada, mas sempre tem que aguardar um ano para poder entrar com qualquer ação. Então nós assumimos essa frente, questionando a legalidade da lei. Porque a lei previa, muito claro, que ela garantia aquele direito a quem iniciasse obras até uma data específica (31 de dezembro de 2012, que não ocorreu). E essa ação está correndo. Pedimos uma liminar e não ganhamos e corre contra o tempo para a questão da aprovação do licenciamento final, a licença de instalação da primeira etapa que é a dos armazéns.

Entrevistador: Certo. Finalmente, uma última pergunta seria com relação às recentes notícias, com relação ao consórcio, de que, inclusive, alguns investidores estão pensando em deixar o próprio consórcio já que, enfim, o anúncio feito no final do ano passado era de que as obras começavam em janeiro/fevereiro e, até agora, estamos sem nenhuma notícia. Nem de início e nem, ao menos, de alguém que dê alguma informação de que vai começar. Parece-me que, nesse caso, a questão da crise também bateu contra o próprio início do processo. Como é que vocês vêm isso?

Rafael Passos: Sim. Assim. A gente, claro, pela pouca informação pública que se tem de todos esses processos, a gente ficava se questionando assim: “ah, vamos trabalhar para atrasar o processo, e isso pode parecer contra os empreendedores, ou daqui a pouco a gente está jogando o jogo dos empreendedores?” Porque a atividade especulativa, ali, e não só do projeto em si, mas do entorno (como estava falando), pode ser um dos principais interesses e que ampliasse os ganhos de pessoas ligadas ao consórcio. O consórcio é composto por empresas que são investigadas em operações da Polícia Federal etc. Isso também foi objeto de uma das ações desses grupos nossos de articulação contra o projeto.

Mas, voltando à tua pergunta, as ações públicas que nós fizemos de questionamentos dos projetos, de certa forma impactaram sobre a imagem do projeto e isso pode ter afastado alguns investidores porque, a princípio, o consórcio nunca apresentou, de fato, a capacidade de realizar tudo o que estava previsto. E isso foi objeto, no governo de Sartori, de acordos que empurraram para depois o processo de licenciamento. Até isso a gente estava se perguntando: “Vamos atrasar o

licenciamento”? Não. Bom, porque daqui a pouco é isso o que eles querem porque assim eles ganham tempo para se organizar e apresentar esses investidores e a comprovação da capacidade financeira.

Afora isso, está sempre trocando de mãos. A gente nunca sabe quem é, de fato, o que está operando isso. Não só a imprensa. Várias vezes nos declarou isso. “Estamos tentando contato com os caras, mas não conseguimos”. E não para nós. Declarou em público! Então, há uma clara tentativa de se desmarcar, mas eu acho que talvez a crise, sim, possa impactar. Possa impactar e fazer com que eles não...,mas o que talvez dificulte muito e tenha dificultado muito o processo para eles, agora, de buscar novos investidores é a questão de se o projeto ser aprovado por etapas. Mas o tempo que o EVU, de certa forma, assegura que eles possam construir tudo nas fases posteriores, que são aquelas, segundo eles, que de fato [vão] dar o ganho, nada garante. Inclusive, nessa coisa de que “muda governo, entra governo”, etc., e com as ações que nós estamos, também, nada garante que eles vão poder, realmente, construir aquelas fases posteriores.

Entrevistador: Sem falar na portaria do IPHAN de dezembro do ano passado.

Rafael Passos: A portaria do IPHAN (isso é interessante). Isso, eles caíram no próprio erro estratégico (não posso dizer armadilha). No próprio erro estratégico. Eles deixaram de aprovar o projeto (e não é que o IPHAN tenha que aprovar o projeto, mas precisa observar e analisar o impacto daqueles projetos, das edificações novas sobre as áreas tombadas, sobre os bens tombados e, ali, a área tombada como um todo porque é toda a área de influência), e aí, como eles não fizeram isso, mas simplesmente colocaram à aprovação do IPHAN só a parte dos armazéns e não levaram o resto (do shopping, a área do shopping, a área do edifício), isso foi contra eles, depois. Porque se tivessem aprovado o projeto todo, aquela portaria não afetaria eles. Teriam o direito adquirido. Não adquiriram o direito por não terem passado. Então, aí vem a portaria do IPHAN (que, para nossa surpresa, foi assinada pela Casa Civil), mas o que a gente ouviu é que há uma tendência de tentar reverter essa portaria. Há uma clara (foi afirmado e depois tu vais confirmar, mas...) de que a atual superintendente confirmou que vai tentar reverter a portaria. E a atual superintendente era a diretora do IPHAE (do Instituto do Patrimônio Histórico do Estado) quando da alteração da área de entorno do Gasômetro. Então, tudo indica que isso vá ser revertido e a gente tem visto que (claro, se isso acontecer nós vamos judicializar), por exemplo, o caso, agora, do destombamento lá, em São Paulo, do Teatro Oficina, que isso é uma coisa que ameaça o patrimônio cultural [e] está sob a lógica “na crise precisa ser gerado emprego, etc”, e isso tem ganhado uma importância na opinião pública. Eu acho que com muita desinformação, também. Porque, assim, há como, num outro tipo de desenvolvimento que garanta emprego na construção civil, que não seja só por construir um novo.

Entrevistador: Certo. Beleza.

Entrevista Nº 3 - Glênio Viana Bohrer - Professor de Arquitetura e Urbanismo da UFRGS, integrante do Gabinete de Desenvolvimento e Assuntos Especiais (GADES) da Prefeitura de Porto Alegre

Entrevistador: Entrevista com o professor Glênio Bohrer.

Professor Glênio, a primeira pergunta é com relação à sua opinião em relação ao espaço urbano do Cais Mauá. Como é que o senhor vê a importância desse espaço para a cidade?

Glênio Bohrer: Eu acho que, do ponto de vista de sítios disponíveis para transformação urbana, o impacto positivo, num curto espaço de tempo, ele é um espaço único dentro da cidade. Não existe outro comparável porque ele pode representar uma modificação, ao meu ver, positiva na maioria dos aspectos num espaço de tempo muito curto, uma vez que é uma área praticamente já antropizada, urbanizada, que demanda só uma readequação construtiva e uma complementação de edificação para dar viabilidade econômica para que entre em operação e que seja oferecido um espaço que tem, ao meu ver, características transformadoras porque ele tem capacidade de oferecer um espaço inusitado ou, pelo menos, muito pouco explorado na cidade em relação ao rio e em relação ao Centro Histórico. Tem condições de oferecer uma nova área de lazer com [uma] situação urbana e paisagística bastante atípica. Ele tem condições de mexer na imagem da cidade, do ponto de vista da sua projeção nacional e internacional, sendo um mobilizador para a captação de eventos, congressos [etc.]. Tem condições de movimentar o turismo da cidade, captando um percentual expressivo do trânsito para Gramado, que é o segundo destino turístico do Brasil, aonde todos os visitantes são obrigados a passar por Porto Alegre em função do aeroporto (e 95% não passam por Porto Alegre). A capitalização de 1 ou 2 dias de turismo, como é comum nessas capitais de escala. Ou seja... Lima tem um grande potencial, [porque] uma boa parte do seu turismo é dado em função da visita a Machu Picchu (as pessoas que vão a Machu Picchu passam um, dois dias em Lima e isso representa um aporte de recursos fantástico). E assim, outras tantas cidades tem esse potencial.

Somado, também, com o Parque da orla e outras iniciativas, ele é uma parte integrante importante. Ele tem potencial de desenvolvimento econômico. Ele tem potencial de ativar o Centro Histórico da cidade, que tem um passivo enorme de investimento (mais de trinta museus e casas de turismo e espaços culturais, além dos seus sítios históricos que são pouco rentabilizados). Se for ver, as pessoas que frequentam esses lugares são sempre as mesmas, e um Centro Histórico se recupera não só por recuperação do seu patrimônio, mas também por renovação. E os espaços de renovação do Centro Histórico são muito escassos.

O Cais Mauá representaria um espaço com uma potência muito grande de valorizar o endereço do Centro Histórico (que não é valorizado, hoje, pelos próprios porto-alegrenses) e de dinamizar o uso desse passivo já instalado. Só pensar no custo de construir trinta centros y casas de cultura, e museus, não é? Seria um custo inimaginável! E ele está construído, tem que ser mantido e ele é pouco explorado.

Então, me parece que o Cais Mauá tem condições de trazer um público novo, diferente, e oxigenar toda essa área central, uma vez que ele, pela sua extensão, faz contato direto de dois quilômetros com o Centro Histórico. Ou seja, ele tem uma aderência física muito clara e, imagino que em termos de potencial de negócios, também bastante expressiva, do ponto de vista de alavancar o Centro Histórico.

Bom. Acho que são razões razoavelmente suficientes para que eu me posicione da forma como tenho me posicionado há muito tempo, além de considerar que é uma área obsoleta, destinada a esse fim por ação federal (um plano de revitalização de áreas portuárias). Se enquadra não só dentro do Marco Legal, mas se enquadra dentro de um Movimento Internacional, onde todas as cidades que tinham portos ativados fizeram essa revitalização com certo grau de sucesso. E, considerando que não existem recursos para recuperar um patrimônio mal instalado e que, não havendo uma ação nesse sentido, ele vai cair. Ele vai se deteriorar ao ponto de desaparecer ou de chegar num ponto em que a recuperação vai ter um custo muito grande para o estado, que não tem nenhuma hipótese (no momento) de canalizar recursos orçamentários para esse fim, nem perspectivas.

Entrevistador: Uma segunda pergunta seria com reação a exemplos que já aconteceram pelo mundo. Nós temos Puerto Madero, em Buenos Aires, as docas em Londres. Em diversas dessas cidades onde foram feitas revitalizações nos portos, sempre houve uma resistência de uma parcela da população mais organizada, que tinha preocupação com relação à possível gentrificação (no caso, a saída de pessoas que moravam em bairros próximos, digamos assim, no Centro Histórico), com a revitalização, o preço dos imóveis subirem e essas pessoas terem que acabar saindo das suas antigas habitações. Aqui, em Porto Alegre, durante todo o processo de discussão (e houve um processo de discussão na Câmara de Vereadores, nas diversas comissões), foram abordados esses temas. O senhor acredita que existe esse risco ou pode vir a ser um fator, inclusive, positivo para esses moradores?

Glênio Bohrer: Não tenho dúvida que será um fator positivo. É só ver o exemplo da Praça Júlio Mesquita, que foi inaugurada há seis meses dentro do projeto da orla. Houve uma resistência dos moradores no sentido de que não sabiam por quê, mas sabiam que...Enfim, é quase como um movimento de inercia a resistir. E Porto Alegre, acho que é uma cidade, vamos dizer, bastante pródiga nesse sentido: resistir a qualquer coisa, qualquer mudança, qualquer modernidade. A praça está cheia de gente. Foi assumida pela população. Se tu fores lá, no domingo, é que nem Capão da Canoa. As famílias tomaram conta...

Entrevistador: Tem churrasco...

Glênio Bohrer: Tem cadeira, tem churrasco, tem chimarrão. As pessoas (que não usavam aquela praça), quem usa são os moradores e eu não consigo ver nenhum malefício para aquela população. Só vejo benefícios. Só vejo benefícios.

O processo é de crescimento, de valorização. Eu não acredito que tenha uma valorização desmesurada, porque ele não tem um impacto, vamos dizer... Talvez, nesse ponto não parece que o Centro vá valorizar dessa forma em função do Cais Mauá, como local de moradia. Ele vai continuar com os seus problemas para morar e com as suas vantagens para morar.

Os aluguéis já subiram de preço, no Centro. No momento em que foi feita essa retirada dos camelôs, quando houve várias ações nesse sentido (de recuperação de praças, entre outras coisas), ele voltou (são inúmeros os artigos nesse sentido), e nem por isso me parece que houve uma gentrificação. Houve uma qualificação na forma de morar das pessoas que ali estavam, agregando, inclusive, novos moradores em apartamentos que estavam vazios ou subutilizados, [e] melhorando, com isso, serviços oferecidos para a população, que são serviços de apoio (e eles florescem na medida que tem demanda).

O Centro, no último censo, cresceu 6%. Foi o único bairro consolidado que teve crescimento. Todos os outros, ou se estagnaram ou decresceram. Porto Alegre só cresceu dos bairros novos para a zona sul. O Centro teve um retorno de população muito expressivo, ainda mais porque ele vinha numa espiral de decadência. Mexer nessa curva e, inclusive, agregar população é um fato bastante importante. Não existe nenhuma (nenhuma!) evidência de que tenha havido uma gentrificação ou um processo negativo, no sentido de valorização do bairro nesse período. Muito antes, pelo contrário. Então, eu não tenho nenhum receio disso; eu só vejo aspectos positivos.

Me parece, vamos dizer, que aitem que ser objetivo. Os movimentos todos são reativos por inercia e são emocionais. São emocionais, não são racionais.

Entrevistador: “Emocionais” no sentido...?

Glênio Bohrer: Todas as argumentações são muito superficiais. São, muitas vezes, jargões, mas que não têm profundidade de análise nenhuma! São simplesmente, vou dizer, reações emocionais, que também são válidas. Não estou dizendo que elas não são válidas, mas eu não consigo ver contundência de dados, nem de comparativos com outros locais como já vi, em apresentações, mostrarem que aqui vai ser construída uma área... Em todos foi construído! Em Barcelona foi construído um... O Maremar foi feito dentro da área portuária. Uma enorme quantidade de área construída com aquário. Foram demolidos pavilhões com valor histórico muito maior que o de Porto Alegre. Porto Madero só existe e só se sustenta em função de ter colocado, no mercado, a área posterior ao Canal, que era um charco com valor de metro quadrado que não valia nada. E com Porto Madero, hoje, é o metro quadrado mais valorizado de Buenos Aires, porque a operação de Porto Madero era deficitária. Ela não se sustenta com o aluguel para restaurante. Ela é deficitária. O que ela é... o que é positivo, do ponto de vista de negócio, e que faz com que Porto Madero tenha existido e que tenha mudado aquela região, foi, justamente, os ganhos de valorização da área posterior ao canal.

Ou seja, não existe renovação de área, nem modificação que tenha algum tipo ou grau de sucesso e que traga benefícios (porque eu acredito que Porto Madero trouxe benefícios para Buenos Aires, acredito que a mudança do porto de Barcelona mudou a cara de Barcelona, e acredito que o Cais Mauá tenha chance de mudar Porto Alegre) sem haver intervenção e renovação! Isso é uma coisa, vamos dizer, que os outros exemplos justificam.

O Brasil tem uma experiência em Belém do Pará onde não houve intervenção, mas onde há um aporte mensal, do estado do Maranhão, de R\$700 mil por mês para manter aquilo, lá. Então, foi uma opção do estado de investir, entendendo que aquilo teria um retorno de imagem, de turismo, etc. Essa não é a equação do Cais Mauá, que é dez vezes maior que o cais de Belém, [e] que precisa de um aporte de R\$500 milhões. E que não seriam R\$700 mil para manter; seriam R\$3 milhões por mês para manter! O estado não tem. Então, eu acho que, enfim, comparando com outras situações no mundo, é uma situação [na qual] eu não consigo enxergar problemas graves. É claro que problemas [vão achar]. Poderá ter um pouco mais trânsito em relação ao Centro, poderá ter isso, poderá ter

aquilo, mas os prejuízos na relação custo-benefício e ganhos para a população, para mim eles são absolutamente insignificantes perto dos ganhos que se pode prever.

Entrevistador: A terceira pergunta é sobre a questão da atual fase do andamento da revitalização. O ano passado, a informação que nós tínhamos era de que, assim que fosse aprovada e dada a licença, as obras iriam iniciar. Nós estamos no mês de novembro e as obras não iniciaram. Os entraves para [o início] da revitalização, agora, nesse momento, são mais da parte do concessionário e já se venceram todas as fases da parte do Poder Público?

Glênio Bohrer: Não. Falta uma Licença de Instalação que não foi dada, ainda, pelo município. E sem a L.I., não tem como começar a obra. Então a concessionária não tem como começar a obra porque a L.I. está desde janeiro na Secretaria de Meio Ambiente e ainda não foi emitida. Não sei as razões; eu não acompanho esse processo. Terias que perguntar, lá, para o secretário de sustentabilidade, por quê razões isso não ocorreu. Se é uma razão do empresário não entregar o que ele deveria entregar, ou da dificuldade de análise do município em responder o que tem que responder. Mas o fato é que não existem condições, hoje, legais, de início de obra.

O que eu posso dizer é que foi um processo absurdamente demorado e complexo. Com exigências enormes de EIA/RIMA, de avaliações de patrimônio histórico, exigências de projeto de restauro aprovado em IPHAN, aprovado no IPHAE, aprovado no município... O número de aprovações de projetos pedidos é muito grande, [o número] de estudos foi muito grande.

E, nesse período todo, o que eu acompanhei é que a empresa, com algum ou outro momento de um pouco mais de demora em função, até, de trocas, de acionistas e outras coisas, sempre esteve presente, respondendo o que a prefeitura pediu. Isso não dá para negar. Tudo o que foi pedido foi entregue, e o que foi entregue, foi aprovado. E, agora, demanda a liberação da L.I.

Se com a L.I. a empresa vai, ou não, iniciar as obras, também não posso te responder, mas hoje ela não consegue fazer porque não tem a Licença de Instalação. Ela sempre acompanhou o andamento das demandas solicitadas num prazo de quem quer empreender. Nunca se recusou a atender. E aí é como eu te disse: tivemos dezenas de estudos e patologias do muro, projetos de engenharia e estudos técnicos de abertura das comportas (para aumentar o número de comportas que foram exaustivamente examinadas pelos engenheiros do DEP), discussões sobre o próprio EVU, aonde fica o estacionamento, onde não fica, onde tem entrada e onde não tem entrada. Estudos de tráfego, de acessibilidade, estudos de obras de compensação, projeto executivo de restauro dos pavilhões aprovados pelos órgãos de patrimônio... Enfim, uma quantidade de estudos e projetos que foram demandados, que foram apresentados, que têm tempo para serem feitos e tempos para serem aprovados, pedindo complementações, e [que] têm tempo para ser contratados e dinheiro envolvido para contratar, é muito grande o projeto. Talvez eu não tenha visto uma aprovação, com tanta complexidade no município, como essa.

Entrevistador: Bom. A quarta pergunta, no caso, tu acabaste, já, respondendo. Era a questão da mobilidade urbana com relação à possibilidade de haver um certo afogamento com relação ao trânsito, tendo em vista as diversas funções que vai ter o Cais Mauá com a questão do shopping, com a questão das lojas e dos centros de lazer. Mas, me parece que isso, também, já foi previsto com relação a...

Glênio Bohrer: Tem que ter... Não sou especialista nessa área. Eu sei que, como todos os projetos que têm atratividade, que tem um impacto de atração, é feito um estudo bem minucioso dentro das tecnologias disponíveis. A EPTC exige, faz um Termo de Referência exigindo todas as medições e pede as soluções. As soluções são discutidas, aprovadas (se podem ser aprovadas, se se julga que é um impacto contornável, minimizável, [e] aceitável dentro da malha viária.

E assim foi feito, como é feito para todos os empreendimentos. A verdade é que dificilmente, vamos dizer, para Porto Alegre negar o empreendimento por essa questão. Tem impacto? Tem. Tem solução? Tem. Se imaginar, o Iguatemi, hoje. Antes de ter o Iguatemi, com a quantidade de metros quadrados que ele tem, dá para dizer que tem um impacto viário na região. Agora, se dizer que ela está saturada ou que ela está pior do que outras áreas da cidade, não está. O trânsito flui, lá. A não ser véspera de dia das mães e véspera de Natal, o resto funciona! Dentro do sistema viário existente, e que, até, foi aumentado em função do empreendimento.

Então, é um setor, aqui, que é servido por uma malha viária consolidada de alta capacidade. Tem, lá, seus problemas de trânsito em horário de pico. Provavelmente, as pessoas, também, que vão usar, vão se acomodar a não vir no horário de pico (porque ninguém gosta de engarrafamento). Então vai haver uma acomodação, provavelmente, natural das pessoas, vamos dizer, que vierem de carro procurarem os horários aonde não concorrem com o ritmo da cidade. Isso é o natural.

Eventos, são em horários específicos e, talvez, no contra fluxo do horário comercial, e isso tudo foi analisado pelo órgão responsável. Se [ele] liberou, eu tenho que acreditar que está dentro do que é razoável, não é?

Então é o que eu poderia te dizer sobre isso.

Entrevistador: Certo. Eu queria lhe agradecer e encerrar a entrevista.

Glênio Bohrer: Se for suficiente...

Entrevistador: Não. É mais do que suficiente.

Entrevista Nº 4 - Ademir Samur - servidor público, funcionário do Porto de Porto Alegre, Biblioteca da Superintendência de Porto e Hidrovias/RS

Entrevistador: Entrevista com Ademir Samur.

Eu queria que tu, brevemente, me falasses sobre o teu trabalho, aqui, no porto, desde quando tu trabalhas aqui e como é trabalhar aqui no porto de Porto Alegre, tendo em vista que existe todo um olhar da cidade para o lado de cá, do muro, e também a gente sabe que já faz algum tempo que se encerraram as atividades do porto, aqui, e está prevista uma revitalização. Queria que tu falasses um pouco sobre isso.

Ademir Samur: Ok. Bom, assim. Estou aqui desde 1986. Eu era funcionário da Secretaria dos Transportes e aí vim cedido para cá e terminei ficando aqui. Quer dizer, estou desde 80 trabalhando no estado.

Bom, passei aqui, quando vim para cá, era mais ou menos assim, uns mil e poucos funcionários e eram divididos em vários setores. Por exemplo, eu trabalhava na parte da SD, que era em Serviços Delegados, lá embaixo, que tratava de boias, da revitalização das boias, consertos em barco, embarcações, tinha carpintaria. Aqui tinha PPA, que era responsável pelo esquema do porto e mais a parte administrativa. Então, eram quatro administrações, separadas e dirigidas por uma central. Mais ou menos, isso aí.

Bom. O que eu posso te dizer do porto? Eu acho, ainda, que existe uma visão muito errônea das pessoas, fora daqui. Uma, porque acho que a gente não faz um trabalho de marketing melhor ou divulga melhor, aqui. Aqui se tem um movimento muito grande de fertilizante, de cevada. ((Qual é o outro insumo? Não me lembro agora.)) Mas vou colocar mais o fertilizante e a cevada, ultimamente. Agora a AMBEV está trabalhando conosco e todas essas outras empresas de fertilizantes que tem aqui, na nossa redondeza, todas elas trabalham. E, olha, é muita tonelada, por ano, que se faz aqui. Então, ele não é uma coisa que esteja desse tipo, obsoleta. Pelo contrário, ele saiu dessa parte toda aqui, nossa, dessa parte central, e foi para lá, onde é a nossa área operacional hoje devido a esquemas com o Cais Mauá (“vai-não-vai”, que não se sabe como é que está...). Eu não posso precisar de maneira alguma de que maneira está. Não, não sei, nem vou entrar no mérito do debate disso. Mas o que eu posso te dizer é o quê? Que ficou reduzido. Nosso quadro ficou muito reduzido. Teve esse último concurso, agora, que o estado resolveu nos fechar, e praticamente nós estamos num quadro cedido à Secretaria dos Transportes e a Secretaria dos Transportes nos cedeu a Rio Grande. Ou seja, Rio Grande, hoje, é responsável pelo porto de Porto Alegre. A coisa [a questão] é que já era. Antigamente, era uma fusão só. Ou seja, Rio Grande, Pelotas, Triunfo, Porto Alegre, Cachoeira, era tudo uma coisa só. Eu não sei te precisar direito. Em 90, 90 e poucos, foi separado. Rio Grande se separou de Porto Alegre e ficou Rio Grande (que era a diretoria era aqui), foi para o Rio Grande e ficou a nossa diretoria nesse sentido.

Arthur, eu acho que, assim, uma coisa muito política que tu deves saber. Acho que faltou um lado político aqui dentro. Tipo, para divulgar mais, trazer um investimento muito maior aqui dentro, porque ainda eu acho... E isto é a minha opinião de ser formado e tendo feito alguns trabalhos fora, etc. Montei administração de empresas e sou formado em Marketing. Por isso é que estou dizendo que faltou esse lado marketing na rua. Então, as pessoas têm uma visão completamente errônea daqui dentro. “Ah, não, isso aí está parado; não funciona, não tem mais nada”. Não, funciona. Volto a te dizer: funciona são vários armazéns que são alugados para as empresas de fora, e que elas, quando trazem o fertilizante, a cevada, [etc.], deixam aqui dentro. Então, a gente tem funcionamento bom! Não é uma coisa parada. Claro que, como tu ha de convir comigo, se tu tens um carro e tu não vais investir no carro, ele vai se deteriorando, mas vai indo. Então, acho que se tivesse uma injeção maior, melhor nesse sentido, a gente iria estar bem mais qualificado.

Independente disso, a gente é responsável por todo... Vamos dizer assim. Eu vou fazer um comparativo que até os meus colegas pode ser que briguem comigo. Mas é uma estrada que a gente tem que é no rio. E essa manutenção no rio, que são os canais, são as boias, todas elas são feitas por nós. Daqui entra e vai embora para a Lagoa dos Patos, tudo isso. Quer dizer que a Marinha depende muito da nossa sinalização para esses navios que entram aqui para o polo petroquímico, para a Petrobrás, para a celulose... Aqui tudo isso depende da nossa sinalização correta. Porque onde der, vai encalhar, vai dar problema, isso vai dar uma confusão tremenda.

Coisa que, volto, agora vou dar um “pitaco”. Assim, coisas que eu acho que o governo não pensou nisso no sentido de nos fechar. “Fecha” e deu. Não é assim. Então, quer dizer, eles estão pensando de uma maneira errônea. Acho que tudo não foi estudo mais detalhado. Poderiam... Não estou dizendo que: “Ah, vamos enxutar [enxugar]; vamos deixar o governo mais enxuto”. Tudo tranquilo. Acho que tudo isso poderia ser feito, mas não da maneira que está sendo feito. Isso, e as outras fundações que eles estão fechando que nem louco. Mas o problema é deles. Por isso eu quero te dizer exatamente isso: A responsabilidade nossa de toda a Lagoa dos Patos, Itapuã, todos os canais

que eles têm, todos são responsáveis por nós. Independente dos outros portos que estejam em Cachoeira, e Triunfo (que é um estaleiro), tem gente que ainda faz alguma coisa de recuperação em boias. É uma fortuna para muitas pessoas não têm noção do que sai de caro para fazer essa manutenção e o que nós fizemos, e o governo faz gratuitamente. Se tu terceirizares isso aí, provavelmente teu gás de cozinha (que já está caro hoje), vai ser muito mais caro amanhã. Por que? Porque o gás entra todo aqui por barco. Ele não vem por rodovia (que é uma situação cara para a economia, a rodovia). Ele todo era feito, exatamente, por barco, nas embarcações que trazem, aqui, o teu gás de cozinha, teu sal de cozinha, o sal, tudo isso aí entra por nós e é feito aqui dentro.

Entrevistador: O gás natural, então, está vindo por barco?

Ademir Samur: Ele entra por aqui. Ele entra por barco. Se um dia, por ventura, estiveres aqui... Vou te mostrar uma foto das embarcações de gás que entram aqui. E é diariamente dois, três, quatro navios de gás. Então é isso que eu digo: existe uma falta de divulgação. Essa é a minha maior tecla que eu bato todo esse período que estou aqui dentro. Deveria ter um departamento exclusivo de marketing para vender mais isso aqui. Como a gente está numa situação que não se sabe, agente está à deriva, como um barco sem capitão, não sei o que vai ser. Eu lamento terrivelmente. É uma coisa, assim, que me dói muito no aspecto de estar se entregando uma coisa que não precisaria se entregar.

Entrevistador: Deixa eu te interromper, aproveitando que tu estás falando sobre isso. Ontem eu estava vendo na documentação, o porto, além de ser um porto de carga e descarga, ele tinha muitas atividades há muitos anos atrás. Por exemplo, na semana da pátria, faziam-se feiras, se abria para a população. Mais recentemente, nos anos 90 e início dos anos 2000, aqui já teve feira do livro, aqui já teve Bienal do Mercosul, atividades e, inclusive, casamentos, festas, etc. Como é que tu vês essa questão do porto que era utilizado, enquanto sendo patrimônio público, para diversas atividades, e da justificativa de ter que passar para a iniciativa privada para que ele possa ser utilizado? Tu achas que o poder público não poderia se utilizar dessa ferramenta de múltiplas atividades e não precisar terceirizar?

Ademir Samur: Eu acho que sim. Eu acredito que sim. Isso vai na fatura daquilo que te digo de um olhar melhor. Não sei, tipo... Se tu fores analisar, eu acho que o estado inteiro está caótico. Todo ele; administrativamente, tudo! Acho que tudo no estado está. Por que isso? Acho que existe uma falta, não de interesse, mas [de] um investimento melhor no funcionário. Ou seja, qualificar melhor o funcionário. A última vez que a gente foi qualificado, aqui dentro, foi na época do PT. Nada contra o partido. Não é nada político; [não estou] nem falando disso. Mas foi um governo que investiu no funcionário. Então tinha vários funcionários que não sabiam mexer no computador. Foi dado curso de computação, a gente abriu vários leques para quem quisesse se especializar e fazer. Então [é] isto que faltou. Independente do que tu dizes, o aspecto de trazer a nossa cidade para dentro do porto, isto, acho, que faltou.

O muro é uma questão de segurança e as pessoas não se dão conta disso. O último, acho que foi no ano passado com aquele negócio que deu, mostrou mais ou menos o perigo do que é, e realmente é um perigo. As pessoas não têm noção. Porque a água vem toda ela de cima e isso aqui não é um rio; ele é uma lagoa. Então imagina se tu vais botando água dentro da tua banheira, dentro de casa, ela vai transbordar! Então é exatamente isso. Pela quantidade de água que desce, ela não sai! Ela vai indo, vai indo, mas nessa parte de Porto Alegre pode dar uma inundação! A gente não está livre. É claro que hoje em dia a gente está mais bem preparado para isso, mas é exatamente isso: o muro existe é para isso. Agora, o que eu acho que poderia se trazer a cidade para dentro do porto, acho que se poderia. Tem vários lugares bonitos aqui dentro, coisas que acho que poderiam ser feitas em passeios. Eu já fui em outros portos, fora do Brasil e no Brasil, também. Tipo... (ah! Isso é algo que poderia te dizer.) Tinha, aqui dentro, uma escola. Era o navio escola. Tenho aí, até vou te mostrar, depois, um panfleto para dares uma olhada. Que vinham alunos de fora que davam voltas com o navio e iam tendo aulas a respeito do rio, da mata, de tudo isso aí. Quer dizer, coisas bacanas... que divulgaria mais. Tem muitas escolas que, agora nem tanto, por toda essa nossa questão. Mas vinham mais escolas, aqui. Tinham mais passeios aqui dentro. Então, acho que isso poderia existir para a população. Ah! Teria que fazer um dindinho como tem na praia. Ah, um descarregamento de navio. Tu que faz isso, cobraria R\$0,50 das pessoas e as pessoas iriam pela curiosidade de ver. Tu irias fazer a manutenção do teu dindinho e depois irias trazer ele aqui para dentro. Assistiria o pôr-do-sol, lá. Então essas coisas eu acho que faltou. Certo? Acho que um interesse maior tanto da direção como do governo. Acho que as pessoas não estão tão preocupadas nisso. E eu acho que era uma coisa... Porque Porto Alegre pede! Isso é uma coisa que sempre pediu. E, vamos dizer assim, o muro virou, como dizem, virou as costas para a população. Acho que seria muito interessante. Essa é a minha opinião a respeito disso.

Entrevistador. Para concluir a entrevista. A gente sabe que está prevista a revitalização e vocês têm convivido, atualmente, numa situação híbrida, não é? Os funcionários que já trabalhavam no porto, agora com a presença do consórcio que vai revitalizar. Como é que tem sido essa relação? Vocês têm conseguido... Há um trabalho conjunto? Existe algum tipo de atrito? Enfim, como é que está sendo essa expectativa com relação à revitalização?

Ademir Samur. Só vou te dizer assim. Eu não tenho tanto conhecimento a respeito disso. É uma área que foge um pouco à minha alçada. Mas, tipo, do que eu vejo, então, acho que é uma coisa que não está sendo bem feita. Acho que é uma coisa que não foi bem planejada. Eu acho que é muito bonito mostrar no papel as coisas. Agora, o que está acontecendo com o governo? Volto a frisar, bater novamente nesse sentido: as pessoas não vem para dentro. Para tu fazeres um estudo do que é aqui dentro, para exatamente fazer aquilo que tu queres. Existem coisas aqui dentro, por exemplo, lá embaixo, no A7, existe um marco, que é o marco de medições (depois eu te mostro, ali). Esse é o marco zero. Se tu derrubares aquele armazém ali, nunca mais vai poder se ter uma topografia correta do rio. Nunca mais! Então, essas coisas que estou te dizendo, que tem aqui dentro. Se tu derrubares, tu não tens mais. “Onde está o marco zero?” Não existe mais. Então, como é que tu vais medir? Tipo, tu vais colocar um muro na tua casa. Tu tens um prumo, etc. para botar ele certinho. “Bah! Não tem prumo”. Como é que... Tu não sabes do jeito que vai sair esse muro!

Então, [são] essas coisas que eu acho que as pessoas não viram e não entraram para dentro. Para se fazer uma coisa... Acho que nada mais normal. Vai entregar? Entrega, sem problema nenhum! Porque antigamente a gente tinha muitos navios, aqui, que vinham e a população reclamou do pó de fertilizante e de uma série de coisas, e a gente saiu daqui e foi para lá. Então, acho que tudo é conversável! E não teve briga! “Ah, não! A população brigando conosco e nós, dizendo que não”. Não! Pelo contrário! Achou-se que era melhor levar para lá e continua se tendo uma baita área para descarga. Tem capacidade para quatro navios parados lá (que tem!). Aí que eu estou querendo te dizer, que ainda existe movimento de carga dentro desse porto. Esse porto não está morto! Que foi feito e acordado, e deu! Então, quer dizer, existiu e aí tem muita coisa, muita briga de vaidades, nesse sentido. Do meu ponto de vista, acho que tem coisas que foram feitas por falta de respeito, acho que a respeito até do funcionário de aqui de dentro. Não é um fator. Acho que se tu vais assumir um lugar, sem problema nenhum. Acho que onde existe um bom companheirismo, boa parceria, tudo vai. Coisas que foram prometidas e não foram cumpridas. Coisas que a gente sabe, aí. Isso é uma coisa que está sabendo que tem reportagens na rua e já saíram reportagens na rua. Que não tem dinheiro! Que não existe dinheiro no Cais Mauá para fazer isso que eles querem fazer.

Então, acho que é vendida uma ilusão para a população, que eles vão ganhar, que ficou bonita aquela parte da Usina do Gasômetro, lá. Ficou lindíssima! Acho que Porto Alegre... Isso é a minha opinião. Tem muita gente que discorda de mim. Mas acho que traz coisas bonitas para a cidade e a gente tem um postal lindíssimo, lá. Vamos ocupar. Tem gente que acha: “ah, não! Deveria é colocar mais postos de saúde”. Gente! Posto de saúde é outro assunto, sabe? Acho que é outra coisa que tu podes conversar, acertar. Eu acho que é necessário. É, mas aquilo ali também é necessário. Acho que tu tens que dar ao povo alguma coisa gratuita para ele poder usufruir. E tem muitas pessoas que não têm condições de fazer.

Ah! E, aí, outras coisas que a gente sabe, tipo (como se diz?), bandas que aparecem gratuitamente para a população. Acho que tudo isso é uma cultura que estão dando ao povo. Podem até dizer para mim: “Ah, Ademir. Mas o que tem a ver aquilo ali, Porto Alegre, com deixar a nossa cidade mais bonita?” Eu acho muito mais bonita... que está uma sujeira. Desculpe, mas é verdade.

Acho que é isso. Acho que faltou [um] entendimento maior. Eu acho que é muito ruim, Arthur, tipo, eu ir e botar o pé na porta da tua casa e “oh, a partir de hoje, eu estou assumindo aqui”. Não é assim. Tu vais dizer: “Não. Para, Ademir. Aqui é minha casa, vamos entrar num acordo”. Então, acho que muitas coisas foram feitas goela abaixo. E aí outras coisas, tipo, daquelas coisas. Como eu vou te explicar? Por trás dos panos, que seria o “tatata” que a gente não entende, entende, que prefere não entender, que eu acho que é isso aí.

Não existe dinheiro. Eu sei que o responsável pelo Cais Mauá não tem. Que eles conseguiram aguardar o mesmo investimento para entrar um dinheiro. O IP está botando dinheiro nisso, que eu acho que aí está o fator que eu te digo. O estado não tem que estar se preocupando no quê que tu vais investir. A iniciativa privada, não o estado. Então eles é que tem que se preocupar? Então bota uma UPA melhor! Na Restinga, ou aonde for. É isso o que eu acho, que o IP é isso aí. E eu estou descontando X salários por mês do meu salário para pôr no IP e o IP está investindo num... Aí eu acho que não tem cabimento.

Se tu queres investir em arte, em isso aqui, acho que existem coisas específicas na sociedade para isso. Claro que todo mundo está vendo, aí vem os caras perto do imobiliário, que é muito dinheiro, que não sei o quê, etc., mas quantas coisas a gente viu falir de órgão, do correio, próprio IP (que não

sei quantos por cento que vai), que está fazendo falta! Que as pessoas investiram naquilo, lá, e aquilo deu errado. Até hoje está. Se for olhar, não tem nada! Pelo contrário. Eles demoliram uma série de coisas sem o aspecto de tu teres a iniciativa da obra. Não. “Vamos começar, começar até derrubar”. Não é. Acho que aí está o fator, da maneira que tu queres ocupar é isso.

Outro fator que eu me esqueci e que seria inteiramente importante fazer. No Museu do Trabalho, existem galpões, ali, no Museu do Trabalho, que nem tinham galpões iguais aos nossos. Todas as [...] vieram da França. Por isso é que acho interessantíssimo aquilo que tem no Museu do Trabalho, ali. Então tinha, ali. Que foi o que o Dado Bier comprou a parte, lá de trás, e que, infelizmente, queimou. Ali se perdeu muita coisa.

Então, é isso. Arthur, meu grande receio e medo por trabalhar aqui é que as pessoas mintam e não sabem ou não tem capacidade de ver o quanto aquilo era importante. Tipo, “Ah, [...] derrubou o prédio. Vamos derrubar o prédio e vamos fazer não sei o quê”. Então, essas [são as] coisas que eu acho, como o que eu te expliquei ontem da cadeira, ali do lado. Aquilo ali diz que iam fazer um esquema de museu depois, e o Brizola mandou derrubar. “Derruba”. Essas coisas que eu acho que deveriam ser feitas com mais carinho.

Não estou dizendo que não faça. Acho importante fazer. Existe na Argentina, existe na Espanha, vários lugares que foram ocupados nesse sentido de portos que fizeram coisas bonitas. O da Argentina é belíssimo! Belíssimo o da Argentina. Que eles podem fazer aqui, mas com calma. Acho que tudo precisa calma! Não precisa tocar o burro para frente. “Ah, vamos fazer...”. Não! Fazendo bem estudadamente. “Poderíamos tirar daqui, ou mover daqui, fazer alguma coisa lá...” Levar toda essa administração que existe aqui. Mas [...] até hoje não foi feito nada.

Então é isso o que estou querendo dizer. De promessas que existiram para nós, nesse sentido nosso, que não foi feito nada. Não foi cumprido absolutamente nada. Eles acham que são donos disso aqui. E não são.

Então existe uma série de coisas, Arthur. Tipo, isso aqui é uma área federal [que] foi concedida ao estado. A gente tem uma concessão. Então, quer dizer, eles podem fazer isso aqui? É isso que estou dizendo. Não se sabe até onde. Existe uma garantia de que futuramente... [...] a Marinha [...] “Isso aqui é meu. Tira isso daqui”. Não se sabe, Arthur. Tem alguns exemplos que a gente viu na televisão, de coisas que a Marinha foi lá e pegou. De ilhas que os caras foram lá e resolveram fazer da Marinha. “Não, é minha. Sai fora daqui”. Então, essas coisas. Isso, acho que poderia ser feito com mais carinho. Sabe? Poderia ficar melhor? Claro que sim! Poderia se voltar a usufruir de feiras, como a Feira do livro (Claro, não tem verba. Agora a gente já até viu o diretor da Feira do Livro dizer que não tinha verba, mas todos os anos a Feira do Livro entrava aqui dentro, pegava dois, três galpões, aí, e colocava aqui, dentro, ou naquelas barracas para a meninada ver peças de teatro.). Acho ótimo. Seria maravilhoso. Bota um restaurante rapidinho, só para... coisas que tinha. A Bienal que existia aqui e essas coisas que eu te disse que foram feitas aqui dentro. Alguns congressos a respeito de hidrovias, de embarcações, de melhoramentos. Foram feitos vários congressos aqui, dentro.

Então, eu acho que poderia ser feito isso. Se virar um pouco mais. Puxar a população mais, aqui, para dentro. Mostrar que, sabe, não se quis virar as costas para ela. Agora, [em] tudo existe um limite. Tu podes ir até um ponto. Aí começa a bater, que tudo vai voltar. Quer dizer, depende muito do interesse das pessoas, do que elas querem fazer lá, ou estão a fim de fazer. Eu lamento muito da maneira que é vista pelas pessoas lá fora. Por muitas pessoas, amigas minhas. Mas ainda tem coisas lá dentro. Ainda é feito coisas lá dentro. É feito. Tem coisas aqui dentro. Existe um trabalho aqui dentro.

Se tu puderes, a gente pode, até, pedir autorização para veres, lá, a descarga de navio, ver como tem movimento. São várias pessoas, ou seja, são várias famílias que são sustentadas, ainda, pelo porto. Então, quer dizer, não está aqui uma quantidade de funcionários que: “ah! Não estão fazendo nada, estão tirando o nosso dinheiro” (como é vendido lá fora). “Ah! Estão aqui, só encostados.” Não! Pelo contrário. Existe trabalho aqui, Arthur. O quadro está muito mais reduzido, as pessoas estão trabalhando muito mais. E se, porventura (e espero que não), mas que tirem esse pessoal que entrou (são cento e poucos funcionários) que passaram no último concurso, que eles não têm estabilidade, estão brigando na justiça. Mas se tirarem, vai ficar reduzido, e o meu trabalho vou ter que fazer por quatro ou cinco pessoas. Porque eu vou ter que ficar e isso vai ter que funcionar, o navio vai ter que entrar, vai ter que ter fiscalização. Então não interessa onde vão me pôr. “Ah, vão te pôr lá, perto do Jockey Club”. Beleza! Mas vai ter que existir isso. “Ah, vai ser um prediozinho, uma casa de dois quartos”, mas vai ter que existir. Então a gente vai ter que trabalhar e vai ter que ter isso. Isto nunca vai morrer. É uma pena pela enormidade que é isso daqui e da maneira que está sendo feito. Então é isso. É mais ou menos por aí, Arthur.

Entrevistador. Obrigado.

Entrevista Nº 5 - Naira Hofmeister - Jornalista - Editora do “Dossiê Cais Mauá - Jornal Já”

Entrevistador: Entrevista com Naira Hofmeister, jornalista, Dossiê Cais Mauá.

Tu, como jornalista e pesquisadora, participaste de um trabalho com relação a todo o processo de edital e processo de aprovação de um projeto para a revitalização do Cais Mauá. Eu gostaria que, inicialmente, tu falasses um pouco dessa história e das tuas impressões nesse processo que tu acompanhaste.

Naira Hofmeister: O Dossiê Cais Mauá foi um projeto de jornalismo. Justamente, a prerrogativa [da qual] a gente partiu é o fato de que era uma obra, enfim, bastante relevante, digamos assim, numa área (que talvez seja a área mais simbólica de Porto Alegre) que é onde a cidade nasceu. Ali, naquela parte, foi onde chegaram os casais açorianos e tudo isso. Enfim, tem uma importância econômica para a cidade, uma herança cultural enorme. São armazéns que são tombados, enfim, um patrimônio cultural da cidade. Tem uma porção de elementos que dão, para esse local, um simbolismo, uma importância, talvez, únicas. Sei lá. Tem aquela imagem clássica de a gente olhar a cidade do rio, e o que a gente enxerga é aquela geometria dos telhadinhos e a Usina do Gasômetro ao lado. Enfim, é um local realmente ímpar da cidade; não tem nenhum outro como esse, e na área estava sendo autorizado uma intervenção que era, em algum nível, questionado pela cidade (por algumas pessoas, por um grupo de pessoas da cidade) que, entretanto, não tinha informação suficiente [porque] o Poder Público nunca se permitiu fazer esse diálogo; fazer, enfim, um diálogo com a cidade.

Então, o nosso pressuposto era esse: tu tens uma área especial da cidade; tu tens um grupo de cidadãos que, com toda a legitimidade, questionam a intervenção proposta, porque é uma intervenção que propõe, justamente, modificar vários elementos que fazem dessa área o que ela era (ou seja, essa geometria dos telhadinhos teria alguma alteração, porque seriam construídas duas torres muito acima do limite permitido, seria construído um shopping, enfim, seria concedida essa área para uma iniciativa privada,[e] tinha todo um debate sobre que tão público esse local se manteria, enfim). E o Poder Público não dava respostas!

Então, a gente achou que era um trabalho que realmente permitia um trabalho jornalístico. Era uma situação que permitia um trabalho jornalístico de fôlego, porque daí tem, também, isso: a imprensa, de modo geral, cobria a coisa com esse mesmo olhar; quer dizer, quem questiona é contra qualquer coisa. Isso, claramente, é uma leitura errada. Aquelas pessoas que estão questionando aquela intervenção, estão questionando aquela intervenção e a maneira como essa intervenção está sendo feita. É legítimo, isso! O Poder Público pode se defender e dizer, dar sua justificativa e, eventualmente, convencer a cidade inteira de que o Poder Público está na posição correta e aquele grupo de pessoas está errado. Pode ser, mas tu não podes dizer que aquelas pessoas, que estão questionando isso, estão equivocadas porque não querem o progresso, porque não querem... É uma leitura super rasa, na imprensa, da coisa. E a ideia, então, era essa. A ideia era tentar ampliar o volume de informação disponível e ampliar, portanto, o volume de interesse das pessoas nisso. Que as pessoas pudessem ter mais argumentos para discutir e que isso fosse um serviço público, mesmo. Foi desse princípio que a gente partiu.

A gente fez uma campanha de financiamento coletivo. Foi um projeto que foi financiado pelos leitores (foi o primeiro projeto, do Rio Grande do Sul de jornalismo, que foi financiado pelos leitores) e, aí, então, a gente fez um acompanhamento muito longo, durante mais de dois anos, com uma cobertura, assim, frequente do assunto (toda semana, ou três, quatro vezes por semana; às vezes, era todo dia). Tinha matérias sobre esses andamentos (o acompanhamento, mesmo, da burocracia estatal e dessas questões mais do dia), e a gente, também, fez uma investigação, então, que resultou em três grandes reportagens, que são essas reportagens que a gente diz assim: “dá para a gente olhar com mais distanciamento para coisa”, porque, durante o dia-a-dia, é muito encima do calor do que está acontecendo. Por exemplo, sei lá; essa semana foi denunciado a Associação dos defensores... O VivaCais...

Entrevistador: O AMACAIS.

Naira Hofmeister: Isso. O AMACAIS denunciou para o Ministério Público de Contas, a deterioração dos armazéns e tal. Então, isso a gente cobriria. O projeto acompanharia... Mas a ideia das grandes reportagens era se afastar um pouco dessa coisa do dia-a-dia e poder mergulhar a fundo nisso. Então, a gente levantou, por exemplo, um histórico de tentativas de fazer intervenções com esse mesmo carácter dessa intervenção que está prevista agora. Aí, a gente fez um levantamento para descobrir que desde que o Collares era prefeito de Porto Alegre (ou seja, lá nos anos 80), já começaram essas tentativas de fazer do porto um local (porque, justamente, ele se presta, realmente, para essa coisa de turismo. Se presta. É um lugar bonito, na beira do rio, enfim, está no Centro de Porto Alegre. Tu tens argumentos para dizer isso.). Então, teve essa iniciativa durante o governo do Collares, na prefeitura. Depois, teve Raul Pont, prefeito que tentou, em alguma medida, desenvolver

o porto fora da sua área de atuação (não como um porto exclusivamente, pelo menos). Depois, teve uma iniciativa durante o governo do estado de Osmar Britto, que foi a que, aparentemente, foi mais longe de todas porque chegou até a um concurso público, um projeto, e tudo mais (que também não saiu), e, por fim, essa, que é a atual, que começou já no governo da Yeda. Tu vê bem, não é? Começou durante o governo da Yeda, atravessou todo o governo do Tarso Genro, e agora, já está terminando o governo do Sartori e esse negócio não... Ou seja, fora papel e dinheiro, nada andou, entendes? Papel e dinheiro [andaram] bastante. Mas, fora isso, nada andou.

Tu vê que, inclusive esse histórico (que a gente só levantou depois do projeto viabilizado), mostra que a sociedade porto-alegrense, a imprensa, o cidadão, precisam olhar (e os governos!) para isso com um olhar um pouco mais frio, digamos. Espera aí, gente! Tem um negócio, aqui, que já teve várias tentativas, nenhuma deu certo. Acho que é um consenso na cidade, acho. Realmente, não tem quem diga que como está, está bom. O cais está fechado, ninguém pode entrar, e é um local que as pessoas realmente iam, mesmo quando ele não operava como porto; as pessoas continuavam indo lá para tomar chimarrão, ver o pôr-do-sol e tudo mais. Agora, é um lugar proibido para a cidadania, [e] o patrimônio público está, realmente, se desfazendo porque a manutenção, aparentemente, está sendo feita de uma maneira, enfim, muito pouco efetiva. E é isso.

E eu acho que é um consenso que todo mundo quer usufruir desse espaço e, realmente, tem, também, uma porção de estudos que dizem que, como porto operacional, o cais (esse cais), talvez, não tivesse sentido. Tem algumas coisas que seriam interessantes nele, mas, enfim, a navegação, como negócio em rio (assim, rio interno, Porto Alegre e tal) não tem um interesse grande, embora fora possível fazer o Sindicato dos Trabalhadores Portuários, por exemplo, tem algumas propostas e tal. Poderia ser feita, talvez, uma combinação, não sei. Em resumo, tem uma porção de coisas que poderiam ser colocadas sobre a mesa, que a gente poderia discutir de uma maneira mais fria, mesmo, assim [e] ver qual é a melhor alternativa, não é? Então, isso.

A gente fez esse histórico de projetos. Todos os projetos que foram propostos até hoje, desde esse primeiro, nos anos 80, com o Collares [como] prefeito. Todos seguiram esse mesmo estilo: parceria público-privada (ou concessão, enfim); construção de edificações, ali, naquela área, que tivessem um forte aporte de negócios (ou seja, que fossem um negócio, mesmo, que o espaço fosse usado para negócio) e que tivesse, também, lateralmente... E, aí, depende... À exceção da proposta que o Raul Pont tentou fazer, que daí não tinha a construção de nada. Era usar os espaços que já tinha, mas, também, para desenvolver a partir da iniciativa privada. Ele chegou a fazer uma parceria com o Dado Bier para fazer um centro cervejeiro, uma coisa assim que tu vê que, hoje, por exemplo, com o 4º Distrito (o 4º Distrito poderia ter sido antecipado em décadas, não é?).

Entrevistador. Sim.

Naira Hofmeister. E, aí, depois, queimou o galpão, onde ele... que era um galpão que hoje não existe mais. E ele, também, tentou fazer o Centro Cultural Banco do Brasil em alguns armazéns. Enfim, a do Raul talvez tivesse um caráter diferente, mas a maioria dos projetos foi assim.

Teve, também, um projeto que não chegou a sair do papel, mas houve uma proposta de fazer, ali, uma escola de cinema, um negócio de estúdios e tal (os armazéns também poderiam se prestar bastante para isso). Mas é isso. De um modo geral, a proposta que se tem é essa, de fazer uma parceria com a iniciativa privada e construir coisas nesse lugar. Acho que esse é um dos pontos do que eu percebi, do que eu apurei e das conversas que eu tive com essas pessoas. Eu acho que esse é um dos pontos bem delicados porque, justamente, eu tenho essa sensação, assim. As pessoas querem poder usar aquilo e elas querem que aquele espaço fique legal, fique bonito, fique (sei lá), que tenha bares e tal. Eventualmente pode até fazer esse tipo de parceria, mas eu tenho a sensação que tem uma resistência muito grande à, por exemplo, construção de novas edificações. Imagino eu, agora, aqui, na minha impressão, justamente porque é um lugar que a gente tem uma imagem dele. A gente tem uma imagem de olhar Porto Alegre desde o Guaíba, com essa geometria dos telhados, ali, do cais, do Gasômetro e é um lugar que, enfim, tem isso. Isso é uma coisa que a gente investigou.

A outra coisa[foi], especificamente sobre esse projeto. A gente levantou todos os contratos, desde antes da licitação, e enfim; algumas coisas a gente conseguiu encontrar. Irregularidades. Inclusive, o Tribunal de Contas considerou irregularidades no cumprimento do contrato. Por exemplo, tem lá, diz que o consórcio deveria entregar projetos executivos da proposta de revitalização em 120 dias depois da assinatura do contrato. Não foi feito isso até hoje. Já faz alguns anos desse contrato. Aí tem uma discussão sobre uma cláusula, lá, que o consórcio deveria ter uma garantia via banco. Teria que apresentar um contrato de garantia de que o investimento realmente seria feito [e] o consórcio nunca apresentou, também. O Tribunal de contas considera isso como uma irregularidade. O governo do estado diz que isso foi uma interpretação da redação (até dá para pensar que seja uma interpretação da redação, mas a questão toda é assim: essa cláusula estava ali como tentativa de garantir que o

investimento seria feito). Então, é isso. Juridicamente, tu podes questionar. Tudo bem; cada um faz a sua parte, mas, assim, uma coisa que fica bem evidente, é que a cláusula estava ali para assegurar que o contrato seria cumprido, que a construção seria feita! Por isso, precisaria ter um garantidor, digamos.

O consórcio, primeiro, questionou essa regra, disse que não era isso, e, depois, disse: “não, mas a gente vai dar garantia com o nosso próprio recurso”. O Tribunal de Contas achou “ok, não tem nenhum problema”, mas eles não conseguiram mostrar, até agora, que eles têm bala na agulha para construir o que eles pretendem construir. Na época, no contrato (se não me engano) eram R\$400 milhões que precisava ter de garantia. Hoje, a obra toda já passa de R\$1 bilhão. A previsão de investimento já passa de R\$1 bilhão (porque já passaram muitos anos), e o consórcio não conseguiu comprovar, ainda, sei lá, R\$200 milhões. Pelo menos, naquela época, não tinha conseguido comprovar, ainda, nem esse recurso de R\$200 milhões.

Então, assim, essa é outra coisa que chama a atenção. Tu vêes que, nessa questão contratual toda, tu tens: essa gente questionando; esses movimentos questionando; o consórcio se defendendo (ok, está no seu papel), e o estado, por exemplo, que é quem deveria mediar isso, aparentemente, sempre compra a versão do empreendedor. Nesses casos, por exemplo, o estado deveria defender o patrimônio público (penso eu), então o estado deveria dizer: “não, ok; vamos lá. Ok, a cláusula não foi cumprida, nós não vamos penalizar o consórcio; nós queremos que saia o investimento, etc. Ok, legal, mas vamos, então, combinar o seguinte: a partir de agora vocês têm que cumprir com essa cláusula. Já passou o prazo, nós não vamos lutar.” Entendeu? Não precisa ser radical e dizer “vamos romper esse contrato; não queremos mais vocês”, mas precisa ter um pouco de bom senso.

Está, ali, uma cláusula explicitamente escrita. No caso do projeto executivo, por exemplo, o estado argumenta que foi um erro de redação! Vamos lá. Eu e tu assinamos, aqui, um contrato. Bom, tu leste o contrato antes. Bom; se tiver um problema de redação, o problema é das partes que assinaram o contrato! Está escrito no contrato! Mas tu sempre tens uma justificativa que tira aquilo. Ou seja, tira o poder de qualquer ação a partir dos fatos consumados!

Então, isso foi uma coisa que foi bem angustiante, até, de ver porque isso se repetia no Governo do Estado, na prefeitura do Porto Alegre... Por exemplo, a prefeitura não conseguiu aprovar o licenciamento até hoje! E, no entanto, o discurso dos gestores públicos era de que o projeto não sai porque tem um grupo se opondo, entendeu? O que não é verdade! O projeto não sai porque não tem autorização para o projeto sair. Quer dizer, a única autorização que foi concedida (e que já foi concedida há muitos anos, também), foi para revitalizar os armazéns, mas os armazéns estão caindo aos pedaços. Entendeu?

Então, é uma coisa, assim, cheia de buracos nessa história. A impressão que se tem... Impressão, não; é nitidamente claro que não têm a mínima transparência. Quer dizer, o Poder Público se recusou a dar o consórcio, como tu mesmo estavas vendo, o consórcio se recusa a dar entrevistas e a dar informações. Se recusa. Esse cara não é mais o empreendedor privado; a partir do momento que tem um contrato, que recebe uma concessão pública, ele passa a responder como se fosse o Poder Público, porque aquilo, ali, é uma área pública que está sendo entregue para ele cuidar. Ou seja, se tu tens o questionamento da população, esse cara é obrigado a falar, na minha opinião. Entendeu? Esse cara precisa dialogar porque ele está com o usufruto de uma área que é pública.

E é isso. O consórcio não fala, a prefeitura... O Governo do Estado foi, até, bastante gentil com a gente; devo fazer essa ressalva. Eles defenderam o consórcio o tempo todo, mas nunca se recusaram a dar entrevista. Primeiro, foi um pouco difícil. Tinha que insistir e tal, mas nada fora do normal. Agora, na prefeitura, por exemplo, vários documentos que a gente pediu nunca nos mandaram, ficavam passando a bola de um para o outro... A gente chegou... Algumas coisas, a gente desistiu de levantar, por exemplo.

Porque tem mais isso. Aí, dentro dessa questão dos contratos, ainda, tem essas irregularidades do contrato de concessão (que foi feita pelo Governo do Estado), mas a prefeitura tem várias coisas que são questionáveis. Por exemplo, tem uma lei, que foi feita ainda na época do Fogaça (quando o Fogaça era prefeito) que mudou os índices. Porque essa construção que eles pretendem fazer lá, ultrapassa, é quase o dobro do limite de altura permitido para edifícios da cidade. É o que vai ser construído lá. Sendo que lá, eles vão construir 100 metros de altura e o limite, na cidade, é 54 metros de altura em grandes avenidas. Quer dizer, na beira do rio, esse limite é bem inferior. Até tem uma discussão porque não poderia nem construir nada, ali, enfim. Mas, em resumo, a prefeitura mudou a lei urbanística para aquela área, ali, para poder construir um pouco mais, enfim, para poder dobrar o tamanho permitido e para construir esse shopping, também, porque o shopping está entre duas áreas tombadas, que é a usina do Gasômetro e os armazéns (está no perímetro de tombamento da Igreja das dores, também). Enfim, é uma porção de colisões, ali, que a prefeitura decidiu resolver com essa lei, que era uma lei temporária. Foi editada uma lei, que era a Lei dos Índices Construtivos, e tinha

uma validade, que era até dia 31 de dezembro de 2011, 2012 (nem me lembro mais), e dizia: “esses índices” (está lá, na lei) “são assegurados para o construtor que, ou iniciar as obras, ou, pelo menos, licenciar a construção antes dessa data” (de 31 de dezembro). Como a gente acabou de falar, o licenciamento não saiu até hoje (novembro de 2017).

Então, por exemplo, essa lei, bom, é uma lei. Está lá; está escrita no papel. Não é uma questão de interpretação; stá escrito, lá. O que o Poder Público pode fazer? O Poder Público pode dizer: “Não, espera aí. A gente avaliou aqui e achou que, ok, é verdade; está escrito aqui que tem um prazo, mas a gente tem essa, essa e essa justificativa para aumentar esse prazo até tal dia, porque os caras não conseguiram licenciar, porque está confusa a coisa, etc.” A prefeitura diz que existe um parecer da Procuradoria Geral do Município dizendo que [está bem] eles estenderem esse prazo. O prazo está valendo, ainda, mas, assim: a gente ligou para a Procuradoria. Aí, a Procuradoria Geral do Município disse que não é a Procuradoria Geral do Município quem fez; foi o procurador da antiga Secretaria de Urbanismo e Planejamento (que agora nem sei como se chama. De Meio Ambiente e Urbanismo, agora; tudo misturado). Mas, enfim, é isso.

E o resumo da ópera, a gente nunca conseguiu ver esse documento. A gente pediu, insistiu para uma porção de... Tentamos vários caminhos, nunca nos foi mostrado esse documento. E, aí, tu tens que ficar com essa palavra, a palavra do gestor público (que era o Tutikian, na época), que é um cara que acompanha esse projeto desde que ele nasceu; ou seja, ele foi o cara que selecionou o empreendedor que iria fazer o projeto. Ele, desde, lá, no início, está e vai mudando de... Primeiro, estava no estado, depois passou para a prefeitura; enfim, assim ele foi. É um cara que é isso. Pode ser que ele esteja absolutamente correto, mas é o tipo de pessoa que tem que se abster de dizer: “eu posso garantir para vocês que está legal”, porque é um cara que tem, [como] mínimo, um interesse pessoal político. Não digo que ele esteja ganhando alguma vantagem, mas é um cara que precisa ter consciência que a palavra dele é uma palavra interessada naquilo e que, portanto, precisa apresentar documentos para comprovar que o que ele está falando é “ok”. Entendeu? E isso nunca foi feito.

Então, isso. Nesse ramo dos papéis, dessa relação de Poder Público com o empreendedor privado, ficou claro isso. O Poder Público, de um modo geral, endossa as posições do empreendedor contra esses questionamentos da população e, apesar de os papéis mostrarem que têm, pelo menos, umas esquinhas que tu precisarias esclarecer. E essas coisas não foram esclarecidas.

Entrevistador: Então, existe uma narrativa, até por tudo o que tu colocaste, que aparece muito na imprensa, de que os movimentos que questionam o processo este, que está ocorrendo, seriam contrários à iniciativa privada. E me parece que a realidade aponta para uma outra situação, que é: não é uma contrariedade que a iniciativa privada faça uma parceria com o público para a revitalização, mas, sim, como se deu este processo.

Naira Hofmeister: É. Perfeito. Inclusive, nesse processo todo de apuração, várias vezes entrevistei os integrantes do movimento (esse movimento contrário a essa iniciativa) e várias vezes eles mencionaram isso: “a gente não é contra a parceria público-privada; a gente acha que talvez seja, realmente, a única saída porque, enfim, é um investimento de vulto; na situação [em] que a gente está, talvez realmente o Poder Público não tem como colocar”, mas o que eles questionavam é isso. Aparentemente, essa palavra dos movimentos... o bônus vai para um lado e o ônus vai todo para o outro, quando a parceria público-privada daria a entender que tu tens que misturar as duas coisas. Bom; tu cedez aqui, eu cedo ali, vamos tentar fazer um arranjo que seja razoável para [todos].

E é justamente esse arranjo razoável para [todos] que é entendido a partir do momento em que o público e o empreendedor se negam ao diálogo. Esses caras estão fechados. Quem questiona é caranguejo, vai contra o progresso, etc. Ou seja, tu não dás abertura para que essas pessoas possam sugerir coisas que melhorem, até, talvez o teu negócio! E eu acho que esse é o grande negócio e a imprensa comprou essa visão. A imprensa comprou esse ponto de vista e nunca se deu ao trabalho de fazer uma autocrítica, uma reflexão, sendo que, se tem um monte de gente, na cidade, dizendo que não gostou daquele negócio, por quê é que a gente tem que engolir um negócio que a população não está muito afim, que tem múltiplos erros de contrato, que tem problema construtivo... Entendeste?

É uma coisa que tem tantos questionamentos possíveis para serem feitos, que não justificam um passo para atrás e “espera aí; vamos botar uma bola no centro do campo e vamos começar o negócio, aqui”. Claro, a gente sabe que o empreendedor tem, lá, o seu comprometimento (do ponto de vista financeiro), que deve ter que arrumar investidores, etc. Tudo bem, é isso. Mas a lei diz isso. Qualquer legislador, aí, pode te dizer isso. Entre o público e o privado, prioriza-se o público. O princípio da precaução! Porque depois que tu construíres três torres de 100 metros de altura e um shopping center dentro do cais, e depois tu dizes: “Ih!” (porque tem mais um outro aspecto). Tem vários pequenos indicativos (nada suficiente para concluir), mas tem vários pequenos indicativos que mostram que esse negócio talvez não seja tão sustentável quanto o empreendedor disse que seria e

quanto o Poder Público sustenta que seria. Por exemplo, tem, lá, tudo que mostra que o Centro da cidade... se não esvaziaria o comércio do Centro a partir daquilo, enfim, como seria feita essa concorrência. A questão do trânsito, por exemplo; se é viável. Porque quando tu tens uma decisão de cima para baixo como essa do Poder Público junto com o empreendedor, e um negócio que é enfiado goela abaixo, e tu não permites que ninguém questione, tu deixas tantas perguntas no ar... A gente queria responder algumas e algumas a gente conseguiu. Mas tem tantas! Por exemplo, esse negócio do trânsito. É evidente que o Centro de Porto Alegre já está supercongestionado. [E] tu vais botar mais um monte de carros, lá! Entendeu?

Esse projeto que tinha no governo do Britto, por exemplo, era um projeto que aumentava a área de circulação de carros. Aliás, esse mês, o projeto que está, agora, sobre a mesa, originalmente, tinha um negócio superinteressante, que era enterrar a avenida, na frente do cais. Ou seja, desviar o trânsito para abaixo porque, com o número de circulação de pessoas que eles estão pensando para lá, tu tens que ter uma circulação segura para as pessoas. Aquela saída, seria uma saída razoável, mas aí, vê bem: não temos dinheiro para enterrar a avenida na frente do cais, mas a gente tem dinheiro para enterrar a Ramiro Barcelos que vai entrar no cais. Entendeste?

Tu entendes? São coisas que, poxa, o empreendedor deveria responder isso, por exemplo. Mas ok; tu tens que ter uma entrada para o teu empreendimento. Mas por quê é que escolhes não ter dinheiro para um troço que poderia ser benéfico para a população, de um modo geral (toda a cidade), e escolhes investir num negócio que deve ter um custo bem semelhante e, aliás, talvez maior porque, no caso da Ramiro, tem que passar por baixo do dique da cidade (porque tem um dique, lá, embaixo). Mais essa questão do dique. Aquilo, ali, é uma área de segurança da cidade e que vai dar acesso para o teu empreendimento. Tu entendes? Parece que as coisas não estão, assim, equilibradas; os pesos e as medidas. Parece que tem uma coisa que sempre pesa mais do que a outra, e era essa a ideia do Dossiê. Era, justamente, tentar trazer as informações que permitisse as pessoas olharem e dizerem: “não, espera aí; a gente quer mais informação. Aqui, a gente precisa de mais coisas”, enfim.

Eu acho que é isso. As pessoas, esse movimento, várias vezes [repetiram] isso. São super a favor da revitalização do cais. Eles só querem que seja uma coisa que realmente dê o retorno para a cidade como um todo, e não para aquelas pessoas que estão investindo ali, não exclusivamente para quem puder consumir naqueles bares, enfim. Alguma coisa que tenha um retorno para a população, que acho que é uma coisa super justa. E que o Poder Público fez ouvidos moucos.

Entrevistador: Naira, uma última pergunta e, aí, tu já podes fazer, assim, uma conclusão. Tu, como alguém que conduziu esse processo do Dossiê, deves lembrar que, há um tempo atrás, também houve uma polêmica com relação à construção de edifícios no Estaleiro.

Naira Hofmeister: Sim. A gente cobriu isso, também.

Entrevistador: Exato. E naquela época, inclusive, acabou acontecendo uma espécie de plebiscito e uma consulta popular com relação à existência, ou não, desse projeto. Acabou vencendo o “não” a esse projeto e foi um momento, ainda, que a cidade vivia aquele período de Porto Alegre, capital do Orçamento participativo, da participação etc. Como é que tu vês, de lá para cá, a questão da participação da cidade (como tu já colocaste anteriormente), das pessoas, da população em geral, com relação ao atual projeto com relação ao porto?

Naira Hofmeister: É. Eu acho, assim, que, do ponto de vista da participação, acho assim. Eu não sou uma pessoa que cobri totalmente o Orçamento Participativo; não sei avaliar se as instâncias decisórias que existem em Porto Alegre para o cidadão, se elas funcionam bem ou não. Meio que não funcionam muito bem, pelo que eu leio (falo isso como leitora). Agora, eu acho que esses movimentos... Que, nesse caso, é o cais, mas que teve e tem muitos assim! A gente está usando dois exemplos bem pontuais do cais e do estaleiro, só, mas tem muitos movimentos de bairro na cidade que, justamente, se formaram a partir da verificação de que os seus bairros estavam sendo descaracterizados pela construção civil (o Moinhos de vento...[e] não só isso; o Petrópolis). Locais onde, tradicionalmente, eram ruas eram tranquilas, tu caminhavas, etc., e de repente, começaram a surgir o que eles chamam de espigão. Um espigão super alto, a densidade populacional e de automóveis nos bairros começou a ficar meio insuportável, e aquelas casas, aquela ambiência toda que tanto se gostava, foi se perdendo. E os caras começaram a dizer: “Espera aí. O que está acontecendo?” E formaram movimentos em toda a região central de Porto Alegre, pelo menos. Tem movimentos comunitários, justamente, dispostos a discutir esse ponto, o Plano Diretor. Em que medida a cidade precisa crescer, eventualmente, precisa construir, enfim. Tudo bem. É um ritmo de economia importante. Teve momentos em que, realmente, a construção civil ajudou muita gente (do ponto de vista de grana, mesmo), o trabalhador. Mas em que medida? Qual é o limite disso? Acho que esses movimentos todos propuseram isso. Os movimentos estavam dispostos a discutir. Teve um processo de revisão do Plano Diretor, que foi, lá, por 2000... Agora, em 2017, está sendo revisado

de novo. Eu não me lembro, agora, mas foi no início dos anos 2000 que tinha discussões e debates, por exemplo, na Reitoria da UFRGS, enormes. Um monte de gente. Um movimento comunitário, mesmo. O Sindicato dos Trabalhadores da construção civil fazia a sua parte; levava os seus filiados para lá, também. Até tinha uma piada, distribuía lanches, enfim.

Mas o que eu quero dizer é [que] tudo bem. Todos faziam a sua parte, mas tinha um debate. Tinha algum nível de debate e esse debate, por exemplo, redundou na criação de um negócio que se chamava Fórum de Entidades, que reunia todos esses grupos dentro da câmara [que], institucionalmente, abrigou essa discussão. A Câmara de Vereadores permitiu que essa discussão fosse feita. Esse grupo conseguiu fazer emendas ao Plano Diretor. Bom, com todos os seus defeitos, como é um processo que envolva muitos interesses.

Agora, tinha um nível de debate permitido que, por exemplo, aí, no caso, especificamente, desses projetos, não se enquadram no Plano Diretor nem do Cais Mauá, nem do Pontal do Estaleiro, que são considerados projetos especiais. Então, toda regra que tu te propuseste debater com a população, e que demorou anos para ter, não vale para os troços maiores. Por quê? Porque tu dizes que são projetos especiais, então eles têm uma lei própria. Entendeu? É uma coisa que é uma sacanagem do Poder Público para a população, tremenda! Tu mobilizas a cidade inteira para uma discussão que depois não vale!

E é isso. No caso do Pontal do Estaleiro, por exemplo, foi feita uma consulta popular (meio enviesada, também, porque era uma pergunta enviesada. [Se]Podia morar ou não, no lugar). O que estava em discussão não era o tipo de uso; era o tamanho daquilo. Enfim, era, justamente, essas desigualdades, um confronto da construção civil, que [...], e a cidadania, que... E é isso. A "cidadania", meio desorganizado porque esses movimentos são movimentos autônomos; cada um dá o que pode, desde o ponto de vista da dedicação. Não tem uma organização, não tem grana; a grana é rateada entre eles.

Então, acho que é isso. Para mim, fica muito claro que, realmente, Porto Alegre tem uma vocação, do ponto de vista da cidadania, de discussão pública, que está sendo absolutamente abafada pelo Poder Público (cada vez mais). Agora, no processo do Cais, tu vês. Por exemplo, no processo do Estaleiro, tinhas um nível já meio torcido, mas "está bom; vamos fazer uma consulta popular". No Plano Diretor, "bom, vamos fazer eventos públicos de debate". Nesse caso do Cais, as audiências públicas que aconteceram foram audiências públicas, que são determinadas pelo licenciamento, com segurança. As pessoas reclamaram. Sem acessibilidade, enfim. Uma coisa super, também, assim... bem controlada. E a primeira audiência pública aberta, mesmo (à qual nem a prefeitura, nem o empreendedor compareceram) e [que] acabou virando um desabafo dos movimentos, foi na Assembleia Legislativa, depois que a gente publicou o Dossiê Cais Mauá, inclusive. Aí a Assembleia abriu um espaço para debate, mas acabou não acontecendo o debate!

Eu acho que esse debate poderia ser superprodutivo, inclusive para o empreendedor, inclusive para o Poder Público. É mais difícil? É claro que é mais difícil, porque tu tens que negociar, mas é direito do cidadão reivindicar esse espaço de negociação sobre a sua cidade. Isso aqui é um espaço comum em que a gente vive, entendeu?

E é isso. Infelizmente, o Poder Público está abafando tudo isso e, enquanto isso, os empreendedores do Cais Mauá estão ganhando dinheiro (muito dinheiro), e essa é outra coisa que a gente levantou. A gente levantou todo o aumento de patrimônio do consórcio e as tentativas de compra e venda internas de ações. Quer dizer, aquele negócio, naquele nível, no mercado financeiro, lá. Os caras estão negociando grana, lá, e o porto está fechado para o acesso da população. Estão deixando cair os armazéns! E é isso. Essa é a situação das coisas.

Enfim, esperaria, realmente, que a melhor coisa que a gente poderia fazer é, realmente discutir isso de forma aberta, de peito aberto. E, infelizmente, essa discussão, que deveria ser mediada pelo Poder Público, não está acontecendo. O empreendedor privado tem toda a legitimidade para defender o seu interesse. Toda a legitimidade de defender e ganhar muita grana, se for o caso, de construir, enfim, o que eles acharem que têm que fazer. Ok, é direito deles. Como [também] é direito do cidadão dizer "será?". Agora, o Poder Público é obrigado a mediar isso, e o Poder Público não está fazendo isso. Então acho que esse é o grande negócio que a gente deveria estar, enfim, dizendo: "Espera aí, Prefeitura, Governo do Estado, Assembleia, Câmara, esse é o papel de vocês". É mediar isso e construir, realmente, uma coisa que, em alguma medida, sirva para todos ou, pelo menos, que consiga dar conta de muitas das várias insatisfações. Enfim, acho que é mais ou menos por aí.

Entrevistador. Naira, obrigado.

Entrevista Nº 6 - Alonso Blanco - Professor de Hotelaria, SENAC/RS e Gerente de Hotelaria

Entrevistador: Entrevista com Alonso Blanco, professor de hotelaria.

Alonso, minha primeira pergunta é: como é que tu vê o projeto de revitalização do Cais Mauá e quais os impactos para a cidade, tanto para a questão da cidade no geral e, principalmente, para o ramo de hotelaria?

Alonso Blanco: Para a hotelaria e para o turismo em si seria uma ótima, essa revitalização toda do Cais. Tem algumas dificuldades, assim, hoje em dia, que [como], por exemplo, o governo do Estado cedeu para as entidades hoteleiras (a sucessão) um galpão do outro lado, ali, na rodoviária, que é um pavilhão todo. Como você vai acessar? Quer dizer, fica a responsabilidade da entidade construir um viaduto? Ok. O custo disso já quase inviabiliza todo o ganho que tu estás recebendo do estado e prefeitura. Dá toda a volta até chegar lá e já complica um monte! Não tem estacionamento próximo. Então, a cidade pode?[Olha para] Porto Madero, por exemplo, na Argentina, que tem, as pessoas usam. Eu só diria que precisa ser planejado. E a cidade precisa comprar a ideia. Hoje, a gente está de costas, infelizmente, para o rio. Nós temos, aí, um passeio de barco às 4h da tarde, sempre, e outros dois horários (se tiver gente), e é só isso que nós temos, quase, de aproveitamento com o próprio rio Guaíba. É um potencial incrível! Hoje, os galpões (que eu tenha conhecimento) não podem mais ser alugados e teve algumas festas de aniversários, lá. Então, nós temos uma dificuldade, um potencial enorme, [e] tem um custo para isso (acho que a entidade classes, governo federal, algum tipo de imposto). Tem que se unir forças para fazer isso aí. Eu diria, basicamente.

Entrevistador: Quando tu apontas a questão de planejamento: onde é que tu vê questões que precisam ser cuidadas, tratadas em relação a isso, tanto para o poder público quanto para isso?

Alonso Blanco: Ok. Segurança é vital. Você quer fazer qualquer coisa, você tem que ter segurança. Você tem que fazer com que as pessoas circulem por ali, não é? Então, a segurança é essencial.

Trânsito. Infelizmente, nós vivemos numa era do carro. Pode ser para bicicleta, mas, assim, locais para que as pessoas possam colocar o seu veículo (pode ser bicicleta, pode ser o carro), paradas de ônibus, lotação mas, fazer com iluminação pública. Quero dizer, fazer com que tenha [haja] condições, ali, naquele ambiente, de circular pessoas, [para] que as pessoas não tenham medo. Hoje, quando acaba o sol, mesmo agora [no horário de verão], aqui no centro, há uma dificuldade: é roubo, é assalto... As pessoas têm insegurança, principalmente nessa época próxima ao natal, de estar circulando na volta, aqui, da Rua da Praia (que é a rua que nós temos de maior movimento). Imagina lá, no porto. Então, tem que ter alguma coisa, assim, para fazer circular.

Atrativo turístico, não só de uma idade ou de outra. Mas, talvez, escritórios, restaurantes... Fazer, assim, o povo conviver ali. Se não, aquela coisa: “Ah, não. Só fica um segmento da sociedade indo ali, ou jovem, ou quem tem uma classe que tem poder aquisitivo alto”. Não. O rio é de todos, não é. Quer dizer, só a gente tem que fazer compartilhar isso com todos; não segmentar. Pode ter uma área com mais restaurantes Top A, uma outra com mais lanches, uma outra com bar. Mas, assim, é fazer aquilo ali [se] movimentar [com] segurança. A gente precisa de segurança. Pelo menos hoje em dia.

Entrevistador: A outra questão seria: tu achas que é possível, então, um compartilhamento desses dois espaços de um Centro Histórico já consolidado, de certa forma, com o comércio, hoje, mais voltado para lojas de rua, e, dentro do projeto que atualmente está sendo previsto, a questão de, inclusive, a inserção de um shopping center ali. Como é que tu vê isso? É possível juntar essas duas propostas?

Alonso Blanco: Eu diria [que] é uma dificuldade. Quer dizer, assim: Puxa, o Total. Por exemplo, o Shopping Total nosso tem uma bela área que não é... Hoje, a gente vai lá, agora, nesse momento, quinta-feira à tarde, e a gente vai ver que está quase vazio. Muitas lojas fechando. Tem aquele outro shopping, DC Navegantes. Infelizmente, não caiu no gosto da população. Então, tem que ser muito bem estudado para as pessoas circularem, mesmo. Então, que tipo de loja? Não pode ser uma loja “muito povão” ou uma loja muito excludente. Tu tens que saber trabalhar isso. Tens que ter atrativos, ali, não é? A loja pode ser alguma dessas [como] uma C&A, uma Renner...

Entrevistador: Lojas de departamento.

Alonso Blanco: Isto. Que aí já chama alguma coisa, e as pessoas circulam por volta dela. Voltada para o turismo. A alimentação é importante. Eu diria, assim, criar algum tipo de escritório. Isso é muito importante. Ou alguns *offices*. Fazer com que aquela pessoa [diga]: “trabalhei, saí, fui ali e comprei”; “fui ali e fiz o meu almoço”. Quer dizer, um ponto de encontro, também.

E a questão é usar a nossa criatividade, mas é unir forças. Se a gente for em João Pessoa, vão dizer: “aqui o pôr-do-sol é o mais lindo do mundo” (coisas que a gente fala do nosso Guaíba). A gente chega na beira, lá, do cais, lá, de João Pessoa, chega um cara num barquinho, tocando num violino boleros de Ravel. Não tem nada nem do nordestino e todo mundo batendo palma. Então, às vezes, falta é fazer; falta o povo. Aos pouquinhos ele vai comprando a ideia, mastu tens que apostar. Não

adianta esperar o povo ir. Não! Tem que ir e inverter a roda. Fazer o povo chamar o povo. Não “deixa o povo ali, depois a gente vai fazer”.

E outro, o aluguel tem que ser barato das coisas. Nós temos aqui esse café, aqui, da praça Otávio Rocha. Ele está por R\$ 7 mil mês. Não vende. Quer dizer, se você fizesse a R\$ 1,5 mil, R\$2 mil, sei lá, e essa pessoa cuidasse da praça, sensacional! Quer dizer, eram pessoas que poderiam estar tomando um café, é um local histórico de Porto Alegre, [e] a arquitetura é belíssima. Nós temos o pessoal do Teatro, aqui, da UFRGS, aqui bem próximo. Nós temos várias lojas, aqui. Nós temos hotéis na volta. Então, assim, seria um lugar como teve agora. Durante nove meses que teve alguém que esteve arrendando ali e tinha movimento. Isso aqui vai ficando caro. Quer dizer, você pagar R\$ 7 mil de aluguel, mais impostos, mais isso, mais aquilo, inviabiliza. Então, aquela questão: tem que ser alguma coisa que vá fazer com que a pessoa também ganhe dinheiro. Para ela tornar um atrativo local, para ela criar uma motivação e desenvolver algo sempre é mais. Então, isso é importante. Talvez, ali a gente vai ter o ((Qual é o nome do barco?)) Cisne Branco. Do lado do Cisne Branco nós temos o que faz a travessia, o Catamarã...Ali já tem um barzinho...É ir incrementando isso. Quer dizer, “poxa![É] um lugar sensacional!”. Eu vou te dizer, às vezes, que quando estou no estresse do estresse, pego o carro, vou até lá, largo o carro lá dentro, vou até a Ilha do Pavão, lá, do União, passo ali duas horas lendo um livro, relaxando, estudando, corrigindo uma prova, ou fazendo alguma atividade de consultoria, de planejamento, e volto com outra cabeça. E estou junto a Porto Alegre. Estou num paraíso que está ali. Estou olhando para Porto Alegre, a alguns metros à minha frente. E isso o porto-alegrense esquece do potencial. As ilhas. Quanta gente ainda não conhece as ilhas! Quanta gente não conhece o ônibus de turismo! Então, assim, nós não temos, infelizmente, essa vocação, quase, para o turismo. É uma coisa, assim, de trabalho, de fomentar com que isso aconteça. E nada pode acontecer se não tiver iniciativa pública e a privada juntas. Tem que comprar a ideia.

Entrevistador: Por último. A gente sabe que o projeto de revitalização já está há bastante tempo em mãos do poder público e tem uma série de atrasos. Como é que tu vê essa situação e quais são as perspectivas, já que foi anunciado essa semana que, finalmente, a licença para o início das obras vai ser entregue dia 5 de dezembro?

Alonso Blanco: Tapes. A cidade de Tapes, aqui, também está de frente para a Lagoa dos Patos. Potencial incrível, belíssima cidade. E eles tinham uma verba para arrumar, para trabalhar. E eles contrataram um escritório de advocacia (não me lembro se de um argentino ou de um espanhol). Toda a verba foi ali. Agora, eles estão com os croquis todos. E isso já faz, olha, para uns cinco anos atrás que eles fizeram esse investimento. Acabou o investimento junto a essa empresa de arquitetura.

É trabalhar bem esse capital, eu acredito, porque, assim, estava sendo liberado. A gente já está quase na questão de São Tomé: “quero ver, quero acreditar”. Ah, o muro não é importante? Há um ou dois anos atrás, o muro quase encheu, aí. Mas tem que tirar o muro? O muro pode ficar; o muro faz parte, até, da história de Porto Alegre. Eu digo, assim, que a revitalização passa, também, por algumas ideias assim mas, se tu perguntares para mim, olha, eu acho que pode, ainda, continuar o muro. Talvez outro vai dizer assim: “Não! Tem que ter fronteira. Tem que ter”. Então, é uma questão de um estudo muito maior. Nós temos a partir, ali, do Gasômetro, quase até o Beira Rio. Há quanto tempo está parado? E eu diria, assim, o parado faz todo mundo desmotivar. O público deixa de caminhar lá, aquilo torna-se inseguro, o empresário diz: “Poxa, quando vou investir lá?”. Então, assim: Vai? Vai, constrói! Vai e faz! Eu sei que as verbas são superdifíceis do Governo Federal. Mas precisa ter uma continuidade. Precisa ter um acabamento. Porque hoje está em descrédito.

Eu, quando era piá (quando eu era bem pequeno), eu não conseguia ver a Usina do Gasômetro, ali; era quase tudo fechado. E, daqui a pouco, foi aberto. Durante um bom tempo, ali, era um palco de caminhada, o público ao longo do tempo comprou a ideia (circular, fazer um exercício). Então, ali é uma área de lazer. Do Gasômetro em diante. Daqui até o Gasômetro, não seria uma área *bussines*, uma área comercial? E eu te digo, assim. Agora, para a hotelaria, Porto Alegre precisa desenvolver é um centro de turismo. Dá um centro de turismo e dá no sentido de colaborar. Como te falei: a entidade pública cede espaço e a entidade privada tem que criar essa infraestrutura. Se tiver isso, Porto Alegre dobra ou triplica o público.

Hoje, Porto Alegre já foi, de 2009 até 2013, praticamente uma cidade de eventos. O evento lota a cidade. Lotando a cidade, lota os hotéis, a gente agradece, mas é taxista, é bar, é restaurante, é loja...Vem todo um segmento junto que vem ganhando com isso. E bares, e tudo. Agora, sem um centro de eventos, fica difícil. E isso é que precisa. Precisa é sentar e realmente fazer. Eu acho que a gente está muito ali, no descrédito. A gente já não acredita, infelizmente, em mais nada. Tem. O Governo Federal deu verba, em 2013, para [B&H], para ela tomar a frente depois de ter o terreno, depois ter o local, para botar ali, ajudar na infraestrutura. Um belo de um capital. Está lá, parado! É

isso que desmotiva todo mundo! E aí, o que começa? As pessoas começam a fazer ações, ou paliativas, ou cada um faz somente a sua parte. Já é alguma coisa, mas, assim, a união a gente não tem, aqui! Parece que, infelizmente, aqui, o nosso povo, que é belíssimo para muitas coisas, a gente não consegue conversar. Não consegue conversar entre os pares, não consegue conversar entre o público, nem entre o privado. Então, eu digo assim: na força, talvez... Pensei assim: Poxa, se a necessidade nossa (ganhar dinheiro) da entidade privada, entidade pública de colocar mais um local a disposição, de dar condições para que viesse, através da cobrança de impostos, uma nova oportunidade de mercado, seria muito bem-vindo. Agora, a gente não vê isso saindo. Acho que o descrédito, o tanto tempo sem sair é que talvez tenha deixado as pessoas desmotivadas, descrentes com esse potencial que é... A gente continua: "Até quando?" Mas, assim, eu acredito que sentar, reunir, botar [no] papel, cobrar das pessoas, cobrar das entidades públicas, associações de classe e o poder público, vai.

Entrevistador: Obrigado, Alonso.

Entrevista Nº 7 - Vereador Marcelo Sgarbossa - Partido dos Trabalhadores/PT - Câmara Municipal de Porto Alegre

Entrevistador: Entrevista com o vereador Marcelo Sgarbossa, Partido dos Trabalhadores.

Marcelo, qual é a tua opinião sobre o projeto de revitalização do Cais Mauá e como é que ele se insere num modelo de desenvolvimento da cidade na tua opinião?

Marcelo Sgarbossa: Bom. Primeiro, é o seguinte: esse nome, Arthur, ele é usado (“revitalização”) porque é uma palavra positiva, não é? É tornar ele mais vivo. Ele estava morto e nós vamos tornar mais vivo. Então, já tem uma disputa de conceitos, assim, de como tu chamas, e que, na verdade, vou citar algumas discordâncias do projeto atual.

Primeiro, que ele nasce sem a participação da população. Isso, para Porto Alegre (e para qualquer lugar) deveria ser um problema. E para Porto Alegre mais ainda. Quer dizer, a prefeitura não escutou, e o governo do estado também não escutou ideias, sequer assim...Eu estou lembrando, aqui, do decálogo. Acho que não eram dez. Não. O decálogo era da OAB [risos]. O IAB tem uma lista de doze ou treze projetos, ideias para as cidades serem mais humanas, terem uma participação, e uma delas é concurso de projetos. Então, poderia, a prefeitura, ter feito um concurso de projetos! Simplesmente abertos...Criaríamos uma comissão julgadora, e tal, e a cidade iria debater qual seria o melhor modelo de projeto para o Cais. Só isso já seria um ganho. Imagina tu teres podido votar num projeto, discutir um projeto e, no final, mesmo que o teu não ganhasse, mas ganhou um outro (que [com o qual], provavelmente, a diferença seria pouca. Não seria assim: “ah, ganhou um projeto horrível contra um maravilhoso”). Então, seriam vários bons projetos. Talvez alguns horríveis [risos], mas o fato é que tu terias uma relação de pertencimento. A cidade discutiria, debateria e, no final, escolheria um deles.

Esse que está aí é um projeto que, obviamente, a pesar... Sempre os empreendedores, representantes a favor do projeto, dizem: “não, não vai ter uma catraca; não vai precisar pagar. Então, não é um projeto elitizado, gentrificador. Não, é um projeto que vai ser aberto. Qualquer cidadão vai poder participar”. Só que tu tens lugares na cidade que não são. Para tu ires na Padre Chagas, para dar um exemplo, não precisas passar numa catraca, pagar. Mas por que é que não está lá o sujeito com renda econômica e rendimento menor? Porque toda a forma como...Um dos motivos, não é? Tu sentaste na mesa, ali, e a cerveja não é [de] R\$4; é [de] R\$12! [risos].Entendeste? Tem toda uma arquitetura, para chamar assim, e uma forma de relacionamento que acaba excluindo as pessoas naturalmente.

Então, isso pode virar o Cais. O que seria uma pena. Enquanto que tu podes ter um outro modelo, assim, só para conseguir visualizar alguma coisa. Imagina o “brique” da Redenção, que é um centro efervescente da cidade, com os artistas de rua, com o comércio local, artesanato, com toda aquela força de diversidade, de pessoas que estão ali, lá no Cais! É um outro modelo do que um modelo todo “shopping center”. Aliás, um dos problemas é a construção de um shopping, ali. Eles acham que colocando mais um shopping na cidade vai atrair as pessoas. Acho que Porto Alegre já tem uma saturação de shoppings, assim. Tem um próximo, o Praia de Belas, tem o próprio shopping do centro, ali na Rua da Praia. Então, definitivamente, não precisa de mais um shopping.

E bom. Depois, impacto no comércio local. No comércio de bairro do Centro. E aquela questão chave é a questão de estacionamento. Bem, na verdade o grande lucro dos empreendedores seria a construção de um estacionamento que, se não me engano, teria em torno de quatro mil vagas. Então, imagina que cada um entre, ali, estacione, e pague R\$5 ou R\$6, ou R\$10 (a gente sabe que no Centro, ali, tem estacionamentos a R\$20 ou R\$30 a cada 8 horas). É uma fonte de lucro enorme! Transforma aquilo... Então, tu crias um polo gerador de tráfico(se tu fizeres um shopping), um parto ali na Mauá e região, e tu crias uma... A lucratividade vai estar no estacionamento. E aí eu creio que a resposta para essa questão do estacionamento, numa das audiências públicas, vai ser: “Não, mas, nós vamos fazer um bicicletário, também. Vai ter lugar para botar bicicleta” [risos]. Como se fosse uma disputa: “ah, nós queremos, também, botar a bicicleta”.

Então eu acho que é isso, que ele peca desde o início. Na concepção.

Entrevistador: Eu vou pular, aqui, uma das perguntas que é exatamente sobre a questão da mobilidade urbana, porque ainda hoje eu estava conversando com a diretoria lá, do porto, e uma das coisas que eles colocaram foi exatamente essa. O porto de Porto Alegre tem, ao lado, uma única via, não é? E essa única via já é, hoje, estrangulada como em momentos de pico pela manhã, final da tarde etc. Tu tens levantado muito, isso, do impacto que pode vir a ter um acesso de mais carros para o Centro histórico já complicado.

Marcelo Sgarbossa: Imagina quatro mil veículos entrando e saindo. Isso gera uma operação de guerra, eu diria! Então, vamos sair como? Se colocada outra sinaleira para bloquear o trânsito dos que já estão na Mauá para poder permitir que o pessoal saia do estacionamento. Então só isso já seria um problema. Como entrar 4000 num lugar e sair os 4000. Já tem toda uma questão de fluidez,

mesmo. Nem estou aqui defendendo a fluidez do automóvel, acima de outras coisas, mas estou dizendo que seria um problema para a fluidez, mesmo. E, outro [outra questão], num conceito mais geral, acaba incentivando os automóveis. A gente sabe que ali tem os quartéis, tem várias pessoas que querem ir no centro e que deveriam utilizar o transporte coletivo! A não ser que tivessem, mesmo, a necessidade (pessoas com deficiência, idoso que precisa ser levado). Mas a gente sabe que as pessoas querem vir com o seu carro. Aliás, os grandes congestionamentos da cidade são todos... Como Porto Alegre é feita num bico, assim, a gente tem o rio que nos coloca um limite, então, acaba todo mundo fazendo um movimento pendular. Vêm dos bairros e depois voltam para o bairro. Dos bairros para o centro, do centro [para o] bairro no final da tarde. Então, ao fazer um estacionamento ali, se está passando a mensagem “agora você, lá, do Rubem Berta, pode vir com o carro no Centro que vai ter lugar para estacionar”.

Então é um equívoco! Deveriam apostar em outras estratégias que não fossem de incentivo ao transporte individual. Tem um erro na concepção geral, assim, mesmo. Rodoviariza mais a cidade, incentiva o transporte individual, motorizado.

((Entrevista interrompida. O vereador pede licença para cumprimentar uma mulher de nome Sofia.))

Entrevistador: Bom. Marcelo, tu como representante da população na Câmara de Vereadores, é extremamente importante ouvir (não é?) a sociedade. Como é que tu vê a questão da participação da sociedade, seja ela organizada, seja através das entidades, seja ela através daquela população que não tem, digamos assim, o hábito de participar sem haver uma consulta oficial. Como é que tu estás vendo esse processo em relação a essa questão do porto?

Marcelo Sgarbossa: Teve duas audiências obrigatórias. Duas audiências. Eu me lembro que uma foi no... Acho que foi no Grêmio Náutico União... Bom. Pouco importa. Agora não me lembro onde foram as audiências. Mas, a audiência tem um limite. É um canal institucional para ouvir a população, mas, assim, as administrações mais atualizadas e mais participativas, inclusive, dispõem de vários métodos de participação que não é, necessariamente, chamar as pessoas (que, logicamente, mesmo que lote o plenário, lote algum lugar, é uma minoria. Não estão ali... e eu diria [que] não estão ali representados todos os pontos de vista (não é?) sobre o tema que está se tratando. Dando um exemplo, assim, eu lembro de um caso que eu estudei de uma administração pública (não me lembro se na Europa. Não me lembro se na Itália ou era fora da Itália) que, quando ia fazer uma intervenção urbana, um breve projeto, ia nos locais públicos (vamos pensar aqui na nossa Redenção, domingo), chegava e colocava, lá, várias imagens de como poderia ficar aquela obra (depois da obra terminada), qual seria, assim, o futuro caso fizesse uma intervenção X, ou Y, ou Z. E as pessoas iam passando (“Gostei mais disso”, “gostei mais daquilo”) e iam colocando um adesivinho, e, no final do dia, tu tinhas uma noção do quanto... Claro, é mais uma... Não é que isso, por si só, vai decidir, mas aos poucos a administração vai ouvindo a população não só chamando uma reunião num lugar fechado, numa Câmara Municipal, em qualquer lugar, num clube ou onde for a audiência pública, mas indo até ela e usando aquilo mais como uma forma de ir entendendo qual é a vontade real.

E os próprios planejadores do município... Até te convido. Tem um daqueles TEDX, aqueles grandes eventos, com uma ex-secretária de planejamento em Nova Iorque. Acho que é Burner... Bom, bota lá no Google. Vai achar. E ela conta, nessa fala dela no TEDX, que ela conseguiu replanejar Nova Iorque. Agora, se não me engano, já pode receber 10 milhões a mais de pessoas por esse novo planejamento e nenhuma dessas... Toda essa enorme quantidade de pessoas que ainda pode ir para Nova Iorque não estarão longe do transporte público. Poderão, em cinco minutos, até, chegar em algum lugar do transporte público. Então, isso foi possível e ela diz: “por que consegui fazer esse planejamento? Porque durante muitos anos, eu tinha como rotina caminhar na cidade, ouvir as associações”. Assim, olhar da perspectiva de quem ali mora e não a perspectiva de quem senta em cima de um (não sei como se chama... Não é uma prancheta; é um mapa) e vai dizendo “ah, é melhor fazer por aqui, fazer por ali”. Então é uma certa... Tirar esse isolamento, a arrogância do planejador, do arquiteto, do urbanista, do engenheiro de tráfego, e olhar as coisas a partir da escala humana, da vivência. Então, tu pressupões um técnico que se, digamos assim, que se desfaz daquela arrogância do conhecimento técnico que às vezes te coloca. Então eu te diria isso. Em termos de participação (esse é o centro da tua pergunta), eu te diria que houve a participação formal e, nas audiências públicas, massivamente, as pessoas se manifestaram contra, porque se organizou um movimento muito forte, assim, chamado “Cais para todos”, que já tem, sei lá, 10.000, 15.000 pessoas que curtem, ali, a página. E esse movimento fez várias ações, tem figuras públicas que se posicionaram (a Katia Suman, era uma... Enfim, outras pessoas que fizeram shows. Artistas...). Então, isso criou um movimento todo de... Também uma frente jurídica sobre o que houve, ações judiciais... Nós mesmos promovemos uma ação popular junto com o grupo de pessoas num espaço público. Então tem várias (como é que posso dizer?), várias iniciativas tentando barrar um projeto que nasceu errado.

Quando digo “nasceu errado” não é que teria que ter um consenso de Porto Alegre. Claro que as pessoas dizem assim: “ah, mas então querem deixar aquilo ali parado?”. É claro que ninguém quer deixar parado! Entendeu? Essa crítica é totalmente irracional. Parece que quem é contra esse projeto quer que fique parado. É claro que não! Que seja utilizado, mas de forma popular. Então nós estamos falando em menos recursos, mais participação. Por isso é que eu uso esse exemplo, assim, do... Imagina o brique ali na orla. Não na orla. No Cais. É claro que tem que reformar os galpões, tem que deixar eles seguros para ninguém sofrer nenhum acidente, cair alguma coisa em cima da cabeça de alguém. Mas, definitivamente, não é um grande shopping que tem que pagar para entrar ou, se não pagar para entrar, só chega de carro... e, se for a pé, as lojas que estão ali tudo caras... Algo diferente, algo com a cara da cidade, não com a cara de uma PARTE da cidade.

Entrevistador: Eu vou juntar as duas últimas perguntas, vou condensar elas. A gente percebeu, durante o processo de tramitação desse projeto, que houve diversas modificações. Questões que estavam como exigência do edital inicial acabaram saindo como a questão do rebaixamento da Mauá, lá no final, perto do Gasômetro, para que pudesse haver uma passagem sem a necessidade de sinaleira. Como é que tu vês essas modificações sob o aspecto legal e, por fim, a gente vê, hoje, o processo de, digamos assim, início das obras interrompido, o próprio consórcio parece que está num processo de dificuldade, crise. Quais são as perspectivas? Quais são os passos que tu imaginas para que a cidade possa usufruir daquele espaço?

Marcelo Sgarbossa: Realmente. Assim, acho que em grande medida não andou o projeto por conta de, digamos assim, dessas empresas que formam o consórcio terem se jogado numa aventura (não tinham bala na agulha, como se diz), para, inclusive, tocar o projeto que ganhara o edital. Se tu olhares, a composição do consórcio já mudou várias vezes. Os primeiros, lá, dos espanhóis. Depois vieram não sei mais quem, e, depois, mais outro e depois... A todo momento tu tens várias mudanças no consórcio. Então, imagina. Um consórcio ganha, e daí até teria uma questão jurídica para ser levantada que a gente diz isso no processo. Ganha um e, depois, quem executa é outro? Então... porque uma das garantias era ter um banco, um garantidor financeiro do projeto, tinha que ter tanto para dar em garantia para mostrar que tu es uma empresa séria para não chegar, ali, qualquer aventureiro que não tenha... aí ganha a licitação e, depois, não consegue tocar.

Então, essas mudanças, como o rebaixamento da Mauá, ali (que não sei se é a João Goulart, já), mas pouco importa. O fato é que houve mudanças e, justamente, era para fazer um rebaixamento. Era para fazer o rebaixamento e criar uma espécie de... Não seria toda rebaixada. Teria uma elevada, digamos assim (claro que não pode ser muito íngreme, muito elevada, se não tu não consegues subir). Até me lembro de fotos, assim, de imagens, projetando, teria um espaço verde, encima...

Entrevistador: Era para ser uma passagem gramada.

Marcelo Sgarbossa: Isso. Ia ter gramado e tal. Depois disso, provavelmente, eles viram que isso encarece mais e mudaram.

Depois tem um outro tema que é uma mudança legal que poderia ter acontecido até 2012, se não me engano (e agora não estou lembrando como é que era o mesmo tema), e não foi feito. Então, acho que a tua pergunta, se eu entendi bem, é por quê e quais seriam os próximos passos, por que não está andando, por que teve mudanças. É isso? Não sei.

Entrevistador: É.

Marcelo Sgarbossa: Eu acho que não está andando pela crise econômica. Se tivesse aparecido alguém com grana para investir, um consórcio realmente sólido, talvez eles estariam tocando o projeto com mais força e enfrentariam toda a resistência desse grupo que agora, também... como parou de andar o projeto, a princípio, também o pessoal que estava lutando e se manifestando contra também deu uma... Está guardando energia para um momento que precisar. E eu acho que teve descumprimentos contratuais, assim, que o governo do estado não poderia ter rompido contrato. O [...] da licitação também não fez. Então teve, também, não vou dizer uma complacência, mas uma visão pró-consórcio, do governo do estado. Poderia ter rompido, teve algumas possibilidades e não fez.

E, então, eu acho que não está dando pela crise econômica. Os investidores não têm grana. Se eles estivessem, estariam pressionando para que saísse de uma vez, não é? E essas mudanças se devem, provavelmente, por uma... Te digo “provavelmente” porque não estou lá no governo e nem sou do consórcio. Provavelmente, o consórcio colocou isso como um custo a mais e, portanto, dificultaria ainda mais a possibilidade da execução da obra, e não estão falando mais nisso. Mas eles não pararam de falar no shopping e não pararam de falar no estacionamento, que são [os dois] grandes ícones de...

Entrevistador: Eu diria “o grande foco”.

Marcelo Sgarbossa: O foco é isso. Eu acho que até mais o estacionamento. Porque eu não acredito que eles não tenham feito alguma análise de mercado, assim, para poder entender que não... Dependendo de qual tipo de shopping, como vai ser, o que tiver de atrativos...

Entrevistador: Hoje, estive entrevistando o pessoal, como eu te falei, o pessoal dos portos. O engenheiro, até me surpreendi. Ele chegou e disse que tinha dois grandes problemas. Que o consórcio não conseguiu perceber. Depois de ter projetado as torres, e ter trabalhado como se ele pudesse vender aquelas propriedades, tem um problema legal que aquilo ali é da União. E aquela área, ali, vai ser concedida por 50 anos. Então, daqui a 50 anos, se a União disser: “essa propriedade é minha”, eles não podem vender algo que não é da propriedade deles. E o engenheiro tocou nesse assunto, também. Ele disse que haveria, muito provavelmente, um choque com o comércio do Centro. E, porque a população do Centro é tradicionalmente uma população de média e baixa renda. E eles estão projetando para ali um shopping center que, enfim...

Marcelo Sgarbossa: Não vai ser usado pela população. E tem outras questões. Por lei (não vou lembrar do número da lei),[em] toda modificação numa área portuária precisa ser ouvida a autoridade portuária. E ela nunca foi ouvida. Então, justamente, tem um conflito de competências, ali, de quem é a área. Então, se é do estado, o quê que o município tem a ver? Tem a questão do licenciamento. Então, tem um “embrolho” jurídico, inclusive, que pode... Mas essa ideia de vender áreas... Só, mesmo, o fato de... Sinceramente, se o pessoal do movimento, esses dias (faz um tempinho), fez uma espécie de projeção, como ficaria com o shopping. Ele destoa totalmente.

Arthur Bloise: Ele some [...]

Marcelo Sgarbossa: Some. Quem vem do rio... Eles fizeram umas imagens do rio, ficou terrível! Ficou uma coisa fora de contexto e como ícone, ali, uma caixa do lado de um patrimônio histórico que são os armazéns, ali. Eles têm toda uma... E eles querem o A7, por quê? Porque não é tombado. Por incrível que pareça, não é tombado. Então, eles podem mexer no A7. A briga é grande, ali.

Entrevistador: Marcelo, obrigado.

Marcelo Sgarbossa: Não sei se te agreguei aquilo que precisavas.

Entrevistador: Agregou, sim.

Entrevista Nº 8 - Roberto Snel - Diretor de Turismo de Porto Alegre - Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico de Porto Alegre

Entrevistador: Entrevista com o Doutor Roberto Snel, Diretor de Turismo de Porto Alegre. Dr. Roberto, primeira pergunta: como tu vê o projeto de revitalização do Cais Mauá e quais os impactos na vida da cidade que esse projeto possa vir a ter, inclusive, com os seus aspectos positivos e, eventualmente, se for essa a sua opinião, tenha algum aspecto negativo.

Roberto Snel: Bom, primeiramente, é importante salientar que nós, Diretoria de Turismo da cidade de Porto Alegre, temos como pauta, dentro dos nossos projetos, nessa gestão, o turismo náutico, por exemplo, que é uma das vertentes que mais pode ser desenvolvida na cidade e que pouco é percebida, inclusive, pela própria cidade (leia-se, os cidadãos; leia-se, os visitantes que nela estão). Por que? Porque realmente, de fato, até aqui (e o pleito do nosso cais é de pelo menos de 40 anos atrás) as pessoas sempre mencionam que Porto Alegre está de costas para o Guaíba. E essa é uma frase que tem fundamento; eu, como porto-alegrense, me sinto, realmente, muito aquém de um convívio como eu gostaria e sempre sonhei, como cidadão, junto à orla. Afora Ipanema e afins, em que tu podes transitar na calçada, fazer uma interação mínima com o Guaíba, aqui próximo de onde vai ser o complexo do cais do porto, realmente, nós sempre ficamos à margem. A começar pelo fatídico muro que separa a avenida e a gente não consegue nem sequer enxergar o ambiente, como também porque os armazéns ficaram ali, literalmente abandonados; não nos deram chance, a não ser algumas eventuais situações de eventos como na Bienal do Mercosul, que utilizou os armazéns de maneira brilhante (e sobre “maneira”, eu digo que aquilo deveria ser o nosso dia-a-dia). Afora isso, nós realmente ficamos à margem da margem do Guaíba. Então, para mim, primeiramente, é importante salientar como Diretor de turismo da cidade, da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, [que] é um momento emblemático a gente poder estar começando, finalmente, essa obra e, na data de hoje, oficialmente, daqui a pouco, vai ser feito o lançamento. Então, isso é mais emblemático ainda, nesse dia que nós estamos conversando porque significa que finalmente, apesar dos pesares, a obra vai começar.

Então, concluindo a tua pergunta com a minha resposta, eu não vejo nada de negativo, pelo contrário; para nós, como oferta turística, a orla se faz muito bem-vinda nesse momento, apesar de nós sabermos que talvez, até, eu nem esteja mais no Poder Público porque nosso governo tem mais três anos e pouco, e que essa obra vai, talvez, se estender em até seis anos. Então, o que importa é dizer que nós estamos fazendo parte desse momento e nós temos que apoiar esse movimento, apesar de termos, sempre, crítica se isso faz parte, também, da construção de qualquer grande projeto, em qualquer lugar. Leia-se, o exemplo da Copa do Mundo, que tantas críticas foram feitas, inclusive por cidadãos, quando as obras estavam sendo feitas e muitas delas, hoje, são muito bem-vindas e a gente [as] utiliza porque fizeram bem para a cidade.

Só que tudo isso tem um custo; tem o custo da nossa paciência, de ter um trânsito mais apertado nos ambientes de obra; tem o custo de uma série de outros fatores que nos deixam, às vezes, um pouco irritados. Porque é como uma obra em casa; tem que fazer uma intervenção na cozinha [e], tem que quebrar azulejo, tem que pegar um cano que vai furar, vai fazer uma inundação na estrutura. Mas, depois daquilo feito, tu usufruis de tudo o que sonhaste de poder ter de melhor, tendo passado por um momento de adversidade, mas que valeu a pena.

Então, a primeira pergunta eu respondi dessa maneira. Estamos muito felizes com esse momento. Estamos apoiando integralmente, apesar de nós, do município, estarmos basicamente participando através da Secretaria de Ambiente e Sustentabilidade mais do que o turismo propriamente dito, porque nós vamos entrar, literalmente, junto à concessão do Cais Mauá quando a obra estiver por terminar. Porque é quando nós, então, vamos trabalhar e estudar a promoção daquele ambiente (que é um dos nossos trabalhos, hoje) para que a gente possa, então, fazer a maior e a melhor propaganda daquele ambiente para que o porto-alegrense, primeiramente, perceba aquilo como um equipamento para si, para seu usufruto, e que ele ao perceber, usufruir e gostar, faça a venda disso para quem visita.

Porque, a exemplo do que nós estamos fazendo naquele primeiro quilômetro e meio do trecho 1 da orla, que é de responsabilidade da prefeitura (que sai do Gasômetro até a Roda das Cuias), tudo aquilo, ali, vai ser um presente para a cidade [e] vai contribuir para que o fomento de turismo de lazer se constitua de melhor maneira (porque existe uma confusão muito grande em Porto Alegre, pelo próprio porto-alegrense, de que não existe turismo na cidade; e isso é uma falácia). Nós já somos uma cidade consolidada como uma cidade de turismo de negócios. Inclusive, nós somos ranqueados pela ICCA (*International Congress and Convention Association*) como a quinta cidade do Brasil que mais traz eventos internacionais para o Brasil. Em 2015 ficamos em terceiro lugar nesse ranking, que é um ranking mundial, ou seja, no Brasil, nós só perdemos para Rio e São Paulo, em 2015, recebendo milhares de turistas que são os turistas dos congressos e que trazem consigo uma

realidade de incremento de injeção na economia local (na ordem de R\$400 a R\$500 de ticket médio diário, que é muito acima do ticket médio diário de um turista comum). Então, esse equipamento vai complementar o que nós, como município, estamos fazendo da orla (da nossa responsabilidade), porque o Cais Mauá vai ser a cereja do bolo para a cidade por ser um lugar emblemático, ali, da proximidade do aeroporto; quem chega vai enxergar aquilo de uma maneira muito rica junto, porque aquele nosso primeiro trecho está sendo entregue.

Então, eu vejo com muitos bons olhos e estamos muito entusiasmados para que isso vingue e nos traga muito êxito para atingir a cadeia de turismo que, diretamente, e só para começar, consegue contemplar pelo menos 30 segmentos diretamente.

Entrevistador: Eu vou alterar a ordem das perguntas, mas como tu já entraste na questão da imagem da cidade, como é que tu vê o impacto (tu já disseste um pouco sobre isso, mas queria que falasses mais) para o marketing da cidade? Do ponto de vista de Porto Alegre sendo vista de fora, tanto pelo turista como pelas pessoas de fora de Porto Alegre, em relação ao projeto de revitalização, como isso vai transformar a cidade e o marketing sobre a cidade? Como é que tu percebes?

Roberto Snel: Perfeito. Nós costumamos a usar exemplos, e isso é inevitável, que são cases de sucesso no mundo inteiro e vide o caso do Porto, lá, em Portugal. Se transformou a cidade de uma maneira ímpar e que, se tu [a] comparares como ela era 50 anos atrás com o que ela é hoje, como polo turístico, é incomparável. Barcelona, por exemplo, que é um dos grandes cases, também, de reinvenção da economia através do turismo, nos deixa uma condição de espelhamento quase que necessário. Inclusive, a administração pública e privada em conjunto, fazendo o planejamento estratégico do turismo. No nosso caso, de maneira igual, eu percebo que o marketing da cidade vai se fazer muito mais efetivo com um equipamento como aquele (do cais do porto) porque em qualquer lugar do mundo que tenha a cidade às margens de um rio, de um lago, de uma praia, tudo é mais fácil de vender. Vamos dar o exemplo, aqui, da nossa vizinha Florianópolis, que compete conosco com a captação de congressos que disputam conosco, Porto Alegre, e que por vezes ganham e, por vezes, perdem de nós. Como é que tu imaginas que eu consigo dourar a pílula da nossa capital diante de uma beleza natural como o mar de Florianópolis, naquela cidade linda?

Eu tenho muitos atributos, inclusive o Guaíba, que, hoje, como está, já são divulgados. Ou seja, o marketing feito da cidade de Porto Alegre, inclui o Guaíba como está, e já nos surte efeito. Imaginemos, então, quando estiver pronta a orla, com as duas faces montadas (a nossa, que da nossa responsabilidade, e essa, do conglomerado Cais Mauá, que está fazendo a obra ali), vai nos deixar numa condição de atração de investimentos para a cidade de maneira ímpar. Porque, hoje, nós temos um problema, também, que é a baixa estima do próprio porto-alegrense em relação ao seu destino. Eu costumo falar, isso é uma fala minha, que o porto-alegrense tem uma mania muito negativista de fazer o anti-marketing da sua cidade. Toda vez que você fala com o vizinho, com um parente, com alguém próximo do trabalho e diz: “nossa! Como nossa cidade é bonita!”, provavelmente (eu digo provavelmente) essa pessoa vai dizer: “que nada! Nossa cidade é horrível; está cheia de buracos; está tudo desorganizado; as calçadas estão horríveis...” (e começa a falar somente das coisas ruins) “...a cidade está violenta, etc”.

Ok. Como é que numa cidade como Nova Iorque, que recebeu um avião enfiado em duas torres emblemáticas da cidade, continua sendo um dos maiores cases de turismo do mundo depois daquele episódio e de tantos outros, nos Estados Unidos, no que diz respeito somente ao terrorismo (que aqui ainda não tem, ou que, pelo menos, não dá para comparar com aquilo que existe lá)? Nós temos a violência dos tráficos de droga e outras que nos colocam numa condição que dê para comparar, mais ou menos, com aquela realidade. Porém, o Rio de Janeiro, que recebe milhares de turistas que são, alguns deles, assaltados, aqui (como eu poderia ser assaltado na Oxford Street, em Londres, em que eu pessoalmente, quando passeando lá, testemunhei placas públicas informando: “senhor turista, cuidado com a sua carteira; batedores na área”). Se isso é informado de maneira pública em Londres, na capital da Inglaterra, de maneira aberta e transparente (o que significa que existem bandidos lá, também), não significa que eles ficam falando das coisas ruins que acontecem em Londres. Paris, a mesma coisa; não deixa de receber visitantes do mundo inteiro apesar de todas aquelas atrocidades que nós testemunhamos pelo viés do terrorismo. Mas, por que? Porque o cidadão londrino, o cidadão parisiense, o de Madri, ele sabe da importância que o turismo tem para a cadeia e que, diretamente e indiretamente, atinge ele como cidadão pelo imposto que é arrecadado, e que reflete no serviço ou no serviço que ele vai ofertar como mão de obra contratada para compor essa rede que recebe os turistas; injeta dinheiro e desenvolve economicamente o destino. Ele sabendo disso (e, também, há um ponto a se considerar aqui, que é a questão da educação), porque boa parte dos europeus (e aqui, por exemplo, em Gramado, já existe um case parecido) os alunos pequenos, do fundamental, já recebem fundamentos do turismo para entender o que isso significa no seu futuro como empreendedor ou como empregado de um meio de hospedagem, de um restaurante,

de uma agência de turismo, [o que] aquilo tem de importância para a sua cidade e quanto aquilo contribui para a economia local. Então, quando a gente fala do marketing de Porto Alegre pós-obra orla, eu penso que nós temos uma grande chance de transformar a cidade também a consolidando pelo viés do turismo de lazer, que já existe aqui, também, e que o porto-alegrense, ou desconhece, ou pouco conhece porque não frequenta. Nós temos, aqui, o exemplo do turismo rural, [do] turismo náutico. Nós temos museus fantásticos. Nós fizemos, aqui, esse ano, a segunda edição da Noite dos Museus (que teve 63.000 pessoas numa única noite, em questão de quatro horas, circulando entre dez museus; sendo que esses dez museus são gratuitos). Eu costumo dizer, lembrando, então, do que eu falei antes, de que o porto-alegrense faz o anti-marketing, que tenho amigos que voltam de Paris e dizem: “ah, fiquei numa fila para poder ir lá, no Louvre! Paguei caro, em euro, para poder chegar, assim, a alguma distância da tal da Mona Lisa (que é um quadro desse tamanhinho) e me realizei; tirei uma *selfie* e disse: “Fui no Louvre””. Ele nem conheceu o Louvre inteiro (porque precisaria de um dia inteiro para conhecer o Louvre, ou o Museu de Ciências Naturais da Inglaterra, lá, em Londres. Também precisa de um dia inteiro para conhecer) mas a pessoa faz questão de tirar fotos e dizer: “eu estou aqui”, e ela nunca entrou no Iberê Camargo, na sua cidade. Ela nunca entrou na Casa de Cultura Mario Quintana. Ela nunca sequer passou na frente do Museu de Artes do Rio Grande do Sul! Nunca soube que existem programações gratuitas no Memorial do Rio Grande do Sul e só ouviu falar do Santander Cultural porque teve um episódio recente muito, muito polêmico. Só; mas nem entrou no Santander Cultural!

Então existe uma certa necessidade (e isso é uma das nossas missões) de trabalhar a promoção através dos projetos do turismo para que o cidadão porto-alegrense perceba a sua cidade como uma cidade que, sim, tem atrativos para ele usufruir. E que depois dele usufruir e conhecer, ele possa dizer: “sim, nós temos o que mostrar”. Nós não precisamos levar a pessoa a Gramado porque aqui não tem nada; não existe isso. Aqui existe muita coisa boa do turismo e o marketing da nossa cidade, reforçado com um equipamento destes, nos deixa numa condição de fazer com que o próprio cidadão perceba que agora, sim, vai ter algo, de fato, bom, bonito, de primeiro mundo para ele usufruir e vender como sendo um atrativo seu, e se orgulhar daquilo; incorporar o espírito que o londrino tem, que o italiano tem, que todos esses têm ao receber o turista.

Então, eu te digo que nós, da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, nos preocupamos muito, também, com a questão do desenvolvimento do trabalho, da mão de obra, de quanto isso impacta na cidade e esse equipamento vai nos dar uma chance de mostrar para o mundo o quê que nos somos como cidade para receber empreendimentos de todas as naturezas. Porque uma das nossas missões como Secretaria de Desenvolvimento Econômico é o fomento de empreendedorismo na cidade de Porto Alegre, que, também, foi sempre tão criticada, recentemente, por só mandar para fora grandes empresas ou grandes gênios que poderiam estar aqui desenvolvendo seus negócios. O nosso papel é esse, também. O turismo é uma ferramenta de promoção para atrair investimentos através da nossa área de inovação que capta esses grandes empreendimentos para cá.

Então, o Cais do Porto vai ser, sem dúvida, um cartão de visitas de Porto Alegre que, somado ao nosso trabalho da orla, vai transformar a cidade.

Entrevistador: Doutor Roberto, eu vou aglutinar as duas últimas perguntas e aí tu podes ficar livre para fazer uma conclusão, se tu quiseres.

Existe, inclusive, dentro do meu trabalho de pesquisa, uma opinião que diz que é possível que o projeto de revitalização privatize o espaço do porto. Eu gostaria que tu, primeiramente, fizesses uma análise a respeito desse discurso (se é real, se não é real) e qual o impacto (tu já entrastes muito bem nessa questão) para a cidade de Porto Alegre. Mas, para o entorno do cais (o Centro Histórico), como esse projeto pode contribuir, ou não, com relação à revitalização que pode vir a acontecer do próprio Centro Histórico (que hoje precisa de cuidados) e como que esse espaço (o cais revitalizado) pode ser, digamos assim, adotado pela cidade como um novo espaço urbano que a população possa dizer que é seu e que seja uma marca da cidade?

Roberto Snel: Perfeito. Isso que tu colocaste é muito importante da gente, também, refletir porque é exemplo do que a gente está testemunhando do universo macro da economia em nível Brasil. Ou seja, falando do que está acontecendo em Brasília, de tudo que a gente está testemunhando da falência dos estados (e dos municípios, então, nem se fala).

Eu vou fazer uma comparação bem, para figurar, mesmo, mas que serve para a gente refletir. Quando a gente vai, lá, no Parque Germânia, por exemplo, que é um ambiente que ficou muito bonito, que era um banhado, um lugar que não tinha nada (a exemplo do próprio Iguatemi). Antes de existir o Shopping Iguatemi, aquele ambiente era um ambiente completamente rústico (para dizer, minimamente, o que representava aquilo para o nosso cidadão). A gente não podia ir lá. Se eu, quando pequeno, quando não existia o Iguatemi, fosse para um ambiente daqueles (que era um banhado, também), eu não teria o que fazer, lá. Hoje, nós temos uma relação de usufruto daquela

área muito boa. E citei o Germânia porque ele se transformou muito recentemente em comparação ao Iguatemi, mas é de propósito para que a gente entenda o seguinte: o quanto é impactante tu constituíres um empreendimento privado num ambiente como aquele, que não tinha nada, e que hoje representa um dos metros quadrados mais caros da cidade. Ou seja, falando sobre o aspecto do ramo imobiliário, que reflete na economia local, o quanto aquilo alavancou a cidade no que diz respeito à venda de imóveis com a arrecadação de IPTU, pagamento de impostos, geração de empregos (dos shoppings, dos prédios residenciais e comerciais que se constituíram em torno), e assim vai.

O Parque Germânia (e por que que estou segurando como uma comparação com o Parque?) foi uma obrigação da construção dos prédios do entorno no que diz respeito à incorporadora adotar aquela área. Porque como o município, assim como o estado e toda a federação está com problemas (e não é de agora; anos, décadas de déficit), como se resolve para tu fazeres uma série de prédios lindos e, no meio, uma praça que a prefeitura não conseguiria, talvez, manter à altura daquele ambiente? Entrega-se a praça ou, melhor, se faz uma licença para que aquela praça possa ser adotada por um ente privado, e ele faz o papel de transformar aquele ambiente num ambiente de convivência social, familiar (que é o que nós testemunhamos como cidadãos, lá), o que nos deixa numa condição de pensar assim: “puxa; entre ter isso aqui, que é maravilhoso, que eu levo a minha filha, lá, ou ter, aqui, uma praça decadente, com brinquedos que até colocam em risco a minha filha, o que é que eu prefiro?”

E, normalmente, quando a gente se depara com a situação essa da decadência de muitas praças que ainda precisam ser revitalizadas ou adotadas... E, nesse instante, está sendo feito um projeto, pela Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade, para melhorar essa relação de adoção de espaços públicos verdes como as praças, porque existiam alguns trâmites que eram meio “tranca-rua” para poder permitir uma empresa querer adotar, e isso vai ser, vamos dizer assim, desburocratizado ao ponto do melhorar essa relação e nós termos mais praças com uma revitalização boa e com um nível tal qual, quem sabe, o do Germânia.

Então, quando a gente fala, voltando à tua pergunta, de privatizar a orla, a gente fala de um método, de uma alternativa que, dado o momento em que nós estamos, e que provavelmente vai demorar anos para a gente conseguir reconstituir (e aqui estou sendo totalmente apartidário, totalmente fora do quesito político e, sim, racionalmente falando sobre o viés da economia). Se nós esperarmos para que isso se resolva, eu e tu não vamos estar nem vivos para testemunhar isso e, talvez, nem a minha filha. Então, que a gente possa buscar alternativas que não façam nenhum tipo de prejuízo acontecer à cidade ou ao cidadão, pelo contrário; que eles possam receber coisas boas com a “privatização ou concessão” de um ambiente como aquele, do Cais Mauá, para uma operadora ou uma administradora utilizar o espaço de uma maneira regulada pelo Poder Público (ou seja, ela não pode fazer o que quer lá; ela tem que fazer *ipsis literis* o que o Poder Público determinar porque aquilo é público) e com esse regramento, desenvolver economicamente Porto Alegre.

Então, quando a gente fala sobre a concessão ou privatização (ou como queiram falar) da orla, eu vejo que isso é a única solução, dado o momento em que nós estamos. Porque, do contrário, não vamos testemunhar aquilo evoluir porque nós não temos de onde e como fazer com as próprias mãos e recursos financeiros do estado. Estado, leia-se literalmente Estado do Rio Grande do Sul e município de Porto Alegre, que são os responsáveis, ali (até com uma intervenção da União, por ser orla) de organizar aquilo.

Em outros países, nós temos exemplos, às centenas, do que isso virou de método no que diz respeito a uma política não literalmente de PPPs, de Público-Privado, mas, sim, de sinergia entre o Poder Público e a iniciativa privada para poder organizar ambientes e transformar as cidades e aqueles destinos para que o cidadão tenha uma vida melhor e o visitante tenha a melhor percepção daquele lugar. Por isso é que comparei com os nossos equipamentos que foram herdados da Copa. [Todos] diziam: “poxa, mas a gente vai ter um monte de problema com a cidade durante essas obras”. Vamos! Mas o que a gente teve de boas heranças, aí? A Perimetral, viadutos, e tal. Tem coisas que não estão acabadas, ainda, mas do que já está entregue, quanto aquilo já impactou positivamente a cidade?

Então, há de se fazer essa avaliação para que a gente não caia naquele viés, que eu digo que é muito forte de Porto Alegre, do anti-marketing da sociedade. Vamos fazer das coisas boas que estão acontecendo uma oportunidade de a gente melhorar como cidade e como cidadão. E o Cais Mauá vai ser, sem dúvida nenhuma, uma operação que, já que nós não temos alcance para operar, vai ser regulada, fiscalizada por nós (município, estado, União) para que aquilo seja aplicado de maneira correta, vislumbrando o nosso interesse como cidadãos.

Óbvio, não podemos ser hipócritas; temos que contemplar o interesse econômico de quem vai administrar. E aí vêm as críticas: “Ah, por que é que vão colocar uma torre, um shopping, talvez um

hotel?” Porque nos outros lugares em que isso se constitui, se eu não tenho uma mínima receita para quem investe, não tem por que investir! Ele não vai injetar bilhões, ali, se não tiver como ganhar dinheiro com isso! Não faz sentido. E, aí, eu volto para aquilo: nós precisamos resgatar a cidade para isso refletir, por exemplo, no Centro Histórico, que está precisando de investimentos, também, ou queremos que fique como está? Eu quero ver o Centro Histórico revitalizado! Eu fui gestor de hotelaria, trabalhei no Plaza São Rafael (que é no Centro Histórico), trabalhei no Everest (que é no Centro Histórico), e testemunhei o quão impactante foi para aqueles equipamentos, perder clientes por causa do entorno, que estava se degradando.

Vamos ver o exemplo recente, agora, do Viaduto Otávio Rocha, em frente ao Hotel Everest. É um dos maiores e mais bonitos monumentos do nosso estado, em estilo europeu, e está, infelizmente, degradado. Mas nós estamos trabalhando internamente para buscar soluções que possam resolver a questão social, econômica, porque aquilo tem que se manter; tem que ter lojas, ali, tem que ter equipamentos que façam com que aquilo tenha uma vida própria e se mantenha, a exemplo do que vai acontecer na orla, agora. Nós vamos licitar quatro bares e um restaurante para que isso, ali, seja a mola propulsora da economia, para que nós possamos ir lá consumir, ir com a nossa família, levar um visitante para conhecer a orla, e girar a economia local. Aquilo, ali, vai fazer reflexos naquela região como já aconteceu na praça, do outro lado, ali, do Gasômetro, que já está linda e está sendo usufruída de maneira linda aos finais de semana. Assim como o Iberê Camargo está fazendo com intervenções junto à sua frente nos finais de semana com *food trucks*, que foram regulados por essa gestão, que antes não tinham regulado, (a regulação sobre o modo de operar com os *food trucks*).

Então, te digo. Tudo é consequência; se nós temos, da orla para dentro da cidade, a irradiação da economia sendo impulsionada, também pelo turismo (não só pelo turismo), nós vamos, com certeza, ter uma cidade melhor do que há cinquenta anos porque ela vai se desenvolver como o Porto se desenvolveu e como outras cidades do mundo, que eram até decadentes, conseguiram se revelar turisticamente. O Leste europeu é um dos maiores exemplos que eu trago, também, porque Budapeste (e outros lugares como aqueles que, na época, lá atrás, eram literalmente estrangulados por um regime que não permitia, sequer, que alguém pudesse visitar), hoje, vive basicamente do turismo! Então, o turismo é uma das vertentes que mais desenvolve economicamente qualquer destino; e quem tiver isso como prioridade, pensando na gestão pública, vai ter êxito e vai poder deixar legado para as gerações futuras.

Entrevistador: Muito obrigado.

Roberto Snel: Desculpa; eu falo demais.

Entrevista Nº 9 - AMACAIS - Secretário Geral da AMACAIS - Associação dos Amigos do Cais do Porto

Entrevistador: Entrevista com João Côrrea, representando a AMACAIS (Associação dos Amigos do Cais do Porto).

Primeiramente, gostaria que tu apresentasses um pouco da história da AMACAIS, como ela se formou e o histórico.

João Côrrea: Perfeito.

Bom. A AMACAIS nasce de um movimento coletivo. Bem originalmente, de uma ação do pessoal da Defesa Pública da Alegria, que é um coletivo de artistas que desenvolvem atividades na rua e que têm uma série de ações muito interessantes pela cidade, e que tinha, no cais, um espaço de participação durante os eventos que aconteciam no Cais Mauá, seja a Bienal do Mercosul, seja a própria Feira do Livro; ou seja, eles compreendiam aquele espaço como um espaço de ocupação da arte e da população. No dia em que o espaço foi fechado, a partir de [um] determinado momento em que o consórcio passou a requisitar licenças, e aí havia uma previsão, então, de início de obra (isso foi em 2014 para 2015), esse movimento, esse coletivo da Defesa Pública da Alegria, lançou uma célula chamada Ocupa Cais Mauá e ocuparam, realmente, o Cais Mauá com atividades de arte, enfim, propondo, justamente, um processo de sensibilização da população para a questão do fechamento do cais. Tínhamos uma área pública, nobre, importantíssima para a cidade do ponto de vista [da sua] identidade e de repente essa área está fechada e não há previsão. Ou seja, os projetos estavam todos, ainda, sem apresentação para a população; só havia aquele embrolho que já vinha desde 2008, 2009, 2010. Ou seja, todo o processo do cais vinha muito arrastado até a licitação. Então, esse Defesa da Alegria usou esse movimento Ocupa Cais Mauá e, desse movimento, [fizeram] parte alguns membros originários do Cais Mauá de Todos. Foi o coletivo que nasceu, então, a partir dessa necessidade de a gente organizar um pouquinho mais o processo de denúncia da privatização do cais. Eu falo “organizar” pelo seguinte: o Ocupa Cais Mauá tinha, basicamente, um perfil: jovens entre 18 e 28 anos, 30, 30 e poucos anos, que tinham compreendido o básico de lançar ações de ocupação: ocupar o cais. E, aí, houve um momento em que eles foram impedidos de entrar. Aí, houve um momento em que, realmente, a situação do cais foi de impedir qualquer acesso. A não ser pelo Catamarã, algumas pessoas pelo Cisne Branco, mas, mesmo assim, a população não tinha mais como entrar lá, estava fechado até nova autorização.

Aí, a gente entendeu o seguinte: só a ação de rua, só a ação de mobilização de ocupação proposta por aquela gurizada já estava sendo importante, mas seria insuficiente; precisava organizar melhor as ações para a gente fazer um processo mais planejado e procurando entender melhor o contexto daquela situação para ver o que mais fazer além das ações populares, além das ocupações. A partir disso, um grupo (e, aí, eu falo do primeiro grupo formado pelo Coletivo Cais Mauá de Todos) se reuniu na casa da Kátia Suman. E a Kátia e o Rafa Brum-Ferretti eram os dois que estavam integrando o Ocupa Cais Mauá; só que eles, por serem mais velhos, estavam se sentindo meio “tios” daquela gurizada, e a gurizada tratava o assunto com eles meio como os “tios do movimento”. E a gurizada não tinha, muito, esse interesse por uma coisa tão organizada, tão planejada; eles queriam aquela ação direta de rua. Então, por isso a Kátia fez uma reunião e chamou algumas pessoas (A Kátia e o Rafael Ferretti) e, entre essas pessoas, estava eu e, junto comigo, estava a Jacqueline Custódio, Lena Cavalheiro, Cristiano Kunzen e mais um grupo que acabou formando o Cais Mauá de Todos.

Então, o coletivo Cais Mauá de Todos nasce de dentro de um coletivo popular, de rua, de artistas de rua que estavam fazendo uma ação, engajados em uma ação direta de ocupação com a ideia de fazer com que esse processo fosse o melhor planejado para que a gente pudesse desenvolver ações mais contundentes e que tivesse melhor efeito do que simplesmente barulho e algazarra na rua para chamar a atenção da população, chamar a mídia, etc. Por isso, criamos três núcleos já pensando num coletivo Cais Mauá de Todos organizado com o mesmo planejamento de ação. O primeiro núcleo é um núcleo político e institucional, e seria um núcleo que trabalharia, basicamente, nas entradas das ações com as instâncias que deveriam ser acionadas para a questão de defesa do cais. Então, tanto o executivo municipal, como o legislativo municipal, como o estadual, e os ministérios públicos, enfim, todas as instâncias ligadas à política institucional. Foi uma ação que se desenvolveu, delegamos, aí, e formamos um núcleo para esse trabalho.

A outra ação foi a ação de comunicação e jornalismo. É a parte desenvolveria a ação da chamada, da criação de eventos no Facebook, a parte de produção de um vídeo (foi o primeiro vídeo que nós fizemos) que está lá, na página do Cais Mauá de Todos.

E o terceiro, foi uma equipe de logística e eventos. Ou seja, o grupo de rua, o grupo que fosse pensar as ações de rua.

E, a partir daí, nós desenvolvemos uma série de ações. Primeiro, reunimos tudo o que já tinha sido feito do ponto de vista de denúncias, de ações, de ações populares a respeito do cais. Fizemos o resgate de vários... e, aí, descobrimos que tinha ações de cidadãos comuns que foram, por exemplo, questionar a retirada do posto dos bombeiros, do cais Mauá (que é uma das coisas que vai sair do cais com o projeto do consórcio), enfim, algumas questões pontuais de pessoas comuns, que estavam lá, no Ministério Público de Defesa da Ordem Urbanística, e a gente começou a resgatar esses processos com os atrasos parlamentares, também, que já haviam participado da discussão do processo, lá, no início da licitação. E é importante que se diga, Arthur, esse engajamento dessas pessoas que se encontraram e se reuniam no Cais Mauá para Todos e depois em sua maioria, na AMACAIS, criaram um engajamento que já existia, independente do tema “Cais Mauá”. Essas pessoas, e eu me incluo, são pessoas que já vêm participando, de alguma maneira, da discussão da cidade. Eu, mesmo, fui presidente da Associação dos Moradores da Auxiliadora (de 2008 até 2014). Participei da revisão do Plano Diretor de Porto Alegre 2007, [e] eu conheci o processo em 2009, do Cais Mauá, quando da apresentação (na Câmara dos Vereadores) do projeto para a lei complementar que criou as possibilidades de ordenamento urbanístico especiais para a área do cais, então, crescer (a altura dos prédios) o dobro do limite da cidade (que era de 50m² no Centro). Então, nós já tínhamos participando do processo e já vínhamos acompanhando; não só um, mas vários processos desde que nós formamos (e por nós falo de um grupo outro, que está além do Cais Mauá e da AMACAIS, que foi um grupo que se engajou para o movimento do novo Pontal, e que formou um coletivo chamado Movimento em Defesa da Orla do Guaíba). Se tu quisesse, por exemplo, trabalhar a tua pesquisa em toda a área ampla da orla, tu poderias contatar esse grupo que estuda uma série de pesquisas denunciando desde ocupações irregulares na zona sul... da compra da Fazenda do Arado, que aconteceu ano passado. já é um desdobramento de acúmulo de conhecimento e informações que o pessoal, lá, da zona sul veio procurar nessas pessoas.

Então, assim, esses coletivos, resumindo, quer dizer, esses coletivos que acontecem, que surgem em defesa de um tema, eles surgem porque há, já, um movimento coletivo de vários grupos que estão engajados, de pessoas que são as pessoas tu vês desde a defesa do Gasômetro, lá, na década de 80, até hoje, defendendo o Cais; são as mesmas pessoas engajando mais jovens, mas o mesmo espírito.

Então, esse processo de organização do coletivo Cais Mauá de Todos já vem de um movimento de pessoas como Kátia, como o Rafael Ferretti, como eu, como a Jacqueline Custódio na zona sul, como Kunzen, o arquiteto, que está envolvido, de alguma forma, com a questão da cidade. Mas a questão do cais, especificamente, e aí vem depois essa organização que a gente faz, ela nos parece bastante simbólica porque ela pega um espaço icônico da cidade. Então, assim, basicamente, o que fez com que a gente quisesse trabalhar essa questão, é que esse espaço icônico serviria para a gente trazer outros temas, além do próprio cais, para que a população pudesse entender que a cidade já havia se transformado (e vem sendo transformada há muito tempo) em mercadoria, e que uma área nobre como o cais deveria servir de plataforma, de base do debate para essa questão de nós pensarmos no processo dentro da cidade, dentro dessa orla. Até que ponto as pessoas se dão conta de que a cidade deixou de ser uma cidade para as pessoas, deixou de ser uma cidade pensada para o interesse público, e passou a ser dominada pelo interesse privado.

Agora, a gente faz uma ponte com o próprio Pontal do Estaleiro. Nós tivemos, já, um processo claro de mudança de um regime urbanístico para beneficiar o comprador, ou seja, ele compra uma área dentro de um regime X que permite tal tipo de construção na área, por um preço muito baixo (porque aquela área, ali, para o investimento que ele quer não serve, mas ele sabe que vai conseguir mudar a lei); tanto é que ele compra vereadores, e um vereador da base do PSDB (que nós ficamos impressionados) denuncia. Percebeu um agente do empreendedor com mala de dinheiro para comprar votos para a alteração do regime que acabou acontecendo e o Pontal, de uma área que valia R\$ 30 milhões, passou a valer R\$ 300 milhões. Então, o cara, de uma cartada comprou uma área por X e a área já valia 300 vezes mais porque o cara construiu uma ação entre amigos, e, aí, a gente entende nesse reflexo de uma ação política forte da iniciativa privada, a gente entende, em pequenos capítulos, essa grande história, essa grande novela do processo de mercantilização da cidade.

Então, basicamente, o AMACAIS nasce dessas ações a partir do momento em que a gente funda essas três bases, nós conseguimos, então, desenvolver ações de denúncias ou melhorando denúncias, ou indo em instâncias ainda não acionadas para denunciar o processo do Cais. Então, a gente estava com uma ação só Ministério Público na Promotoria de Meio Ambiente, conseguimos entrar com duas ações na Promotoria de Ordem Urbanística, conseguimos entrar com uma ação na Promotoria de Patrimônio Histórico. Ou seja, a gente foi minando o processo judicialmente, tentando encontrar fios soltos e denunciando esses fios soltos para que a instância pública do poder (seja o ministério público, seja tribunal de contas federal, estadual) pudesse ter uma ação para impedir

aquele processo. Principalmente, por termos identificado problemas muito sérios já no processo de licitação. Talvez tu já tenhas te...

Entrevistador: Inclusive com relação à questão do próprio edital, onde havia uma série de exigências e hoje, nós temos, além de questões que não foram cumpridas, modificações após ser declarado...

João Córrea: Exatamente. Basicamente, é por aí.

Então, esse grupo jurídico, institucional acabou desenvolvendo uma ação forte. Nós fomos atrás de advogados para nos apoiar; nós pegamos uma ação do Marcelo Sgarbossa que estava sendo pretendida, mas sempre, Arthur, com um cuidado muito grande, até porque nós já vivíamos um momento de polarização política bastante grande. Então, a gente tomou um cuidado muito grande de evitar partidizar o processo. É óbvio que nós estávamos identificados com o movimento progressista, um pensamento mais de esquerda, mas nós não queríamos, de jeito nenhum, que partidos políticos, de alguma maneira, pudessem abrir bandeiras, ali, no espaço, porque daí nós seríamos, já que havia esse processo tão desgastante da imagem dos partidos, da própria política, nós não queríamos que as coisas pudessem, de alguma maneira, afastar simpatizantes por esse viés. Então a parte jurídica institucional foi assim.

Na parte de comunicação, começamos muito forte a desenvolver ações, de levantamento de estudos e publicação de textos, notas da imprensa.

E a parte de eventos, que a gente definiu que iríamos fazer uma ocupação mensal a partir de 2015, março de 2015, todo mês temos uma ocupação mensal com a coleta de abaixo-assinados para debater e ir fazendo ampliar aquela ação do Ocupa Cais Mauá (fazendo ampliar, no sentido de não ficar só na ideia do protesto e da bagunça e do barulho. Quer dizer, ocupar ou ameaçar a ocupação) e, sim, fazer com que o espaço da rua fosse um espaço de debate e reflexão, e, principalmente, que a posição e a localização desse debate fossem diante do cais.

Então, nós escolhemos a rua Sepúlveda e, depois, escolhemos a Brigadeiro Sampaio. Então, fizemos (março, abril, maio, junho, julho, agosto, setembro, outubro, novembro) 8 eventos no ano, todo mês e nisso, nós reunimos mais de 10.000 pessoas, totalizando esses eventos, para participar e para debater o processo do cais. E conseguimos, aí, por esse viés de ocupação de espaço, de programação permanente de uma ação de denúncia, chamar a atenção da mídia, que, até então, estava, francamente favorável ao processo de revitalização porque o processo de revitalização veio envolvido numa chantagem com a cidade. A chantagem foi montada a partir do momento em que eles decidiram dizer o seguinte. Primeiro, quando apresentaram o plano de negócios para o Cais Mauá, numa reunião em 2009, tinham uma pesquisa. E, a partir dessa pesquisa disseram o seguinte: 94% da população quer a revitalização do cais. Bom; quem não quer? Então, assim, abria a apresentação do plano de negócios, ou seja, estavam definindo com os vereadores o plano de negócios do cais, abrindo o cais para a concessão, 25 mais 25 anos, sob o viés, especificamente, do interesse do investidor, ou seja, do consórcio. Que queriam não uma revitalização, ou não simplesmente a revitalização, ou não a revitalização como princípio da ação mais contundente do projeto e, sim, shopping, prédio e estacionamento. Então, na medida em que eles embutem a chantagem no processo de discussão com a cidade do cais, eles colocam a seguinte questão: ou é isso, ou é nada. Ou é esse projeto, ou o cais vai continuar abandonado. Então, o que nós percebemos aí, é que a população precisava entender que a questão não se tratava de quem era a favor ou quem era contra; porque, no fim, começaram a nós taxar, erroneamente, como aqueles que eram contra a revitalização do cais. Os caranguejos, etc.

Então todo esse processo de 2015 foi muito importante por isso. Fez com que aí, a mídia, necessariamente, fosse forçada a pautar a discussão, e quando a mídia pautou a discussão, aí, sim, a população começou a entender o processo e começou a dizer: “mas, só um pouquinho; realmente a questão que está sendo colocada e uma questão que está clara”. Ou seja, se esses caras estão dizendo é porque não precisa de uma revitalização com shopping, com todo o estacionamento. Porque o valor dessa revitalização é dez vezes mais o valor que precisa para o que toda a população quer, que são os armazéns revitalizados e a área em torno do cais revitalizada. Então, a questão é. Por que R\$ 500 milhões se com R\$ 50 milhões a gente faz tudo? O que que são esses R\$500 milhões? Nesse custo tão alto, que é o custo especulativo de uma área nobre em frente ao espelho d’água do parque ambiental, que é o parque mais importante do Rio Grande do Sul, que é o Parque Delta do Jacuí.

Então, esse processo, foi o processo que nos fez, durante esse ano de 2015, organizadamente, trabalhar essa questão da discussão. Aí, nós entendemos que o processo se esgotou; nós já tínhamos levado oito eventos para a rua. Nós íamos iniciar 2016, e nós percebemos que, embora houvesse um esgotamento dessa ação chamada...O pessoal ia lá! Digamos, aquele pessoal que já tinha ido duas, três vezes, na quarta vez já não queria abaixo-assinado; queriam entrar para o cais. “Chega de blablabá; vamos agir!” Porque o blablabá, por outro lado, embora pudesse sensibilizar e

chamar a atenção da mídia aberta [...], do Cais, justamente para o outro lado, porque até então era só propaganda do consórcio. Quer dizer, a partir do momento em que a gente percebeu que esse processo já tinha sido cortado, nós entendemos que “bom, agora nós precisamos, então, subir o patamar”. temos que sair da rua e temos que criar um CNPJ; temos que criar uma pessoa jurídica de fato e direito para poder pedir assento nas discussões onde essas instâncias do Poder Público, principalmente, fossem levar o debate do cais.

Nós organizamos algumas coletivas de imprensa que foram marcantes, e organizamos uma frente parlamentar do Cais Mauá na Assembleia, depois chamada pelo deputado Tarcísio Zimmermann e houve uma discussão ampla de debate [...] pela Assembleia, lá, no Dante Barone. Nós tivemos uma apresenta muito forte na própria apresentação (do consórcio) do projeto quando houve a primeira licença deles, da SMAM, no Grêmio Náutico União. Não sei se tu chegaste a participar...

Entrevistador: Não, não.

João Córrea: Tem um material forte de reportagem na RBS, que esteve lá. A chamada TVCOM fez uma cobertura bem legal. Então, assim, a gente percebeu que o processo, do ponto de vista de sensibilização da população, de mobilização, de articulação, já tinha chegado a um ponto, até porque logo depois do Impeachment, aí, a coisa de rua já se tornou outro espaço, e a própria ação de rua começou a ter muito enfrentamento da polícia, que passou a nos..., e a gente disse: “Não; a gente vai pra lá e os caras vão querer misturar-nos com [...] e, daqui a pouco vai para a polícia” onde o ano passado, inteiro, a gente teve só uma oportunidade.

Para dizer que não teve polícia, a primeira ação que a gente foi fazer (que a gente comunicou que iria fazer) em março, o consórcio ficou muito assustado, e chamou. A gente estava preparando, lá, a partir das 19 horas, em frente à Sepúlveda, em frente ao pórtico de entrada, e a gente teve dois caminhões da Brigada Militar entrando para dentro do cais [...] na frente do lugar que a gente iria ocupar.

E então, basicamente, a AMACAIS nasce dessa ação articulada de um movimento formado por pessoas que vinham de um movimento mais espontâneo, mais popular do pessoal da Defesa Pública da Alegria que formou o Ocupa. Dentro do Ocupa, nasceu o Cais Mauá de Todos, e o Cais Mauá de Todos, a partir disso decidiu “bom, a gente precisa trabalhar, agora, a questão [...] de maneira mais forte, ainda”, e, para isso, fundamos uma entidade, convidamos personalidades importantes (tu já debes ter olhado o *site* do AMACAIS a lista de conselheiros).

Então, a gente entendeu que a ação passava a ter, necessariamente, que alcançar um novo patamar e, aí, com isso, a partir da AMACAIS formada, a gente, agora, está menos barulhento (menos rua) e mais gabinete. Como falei, nós já ocupamos as ruas; agora, vamos ocupar os gabinetes, vamos fazer pressão junto a Ana Marchezan. Tivemos uma reunião, esse ano, com ela, sobre o AMACAIS (vai conversar com ela hoje à noite?). Estivemos com ela. Fizemos alguns parceiros fundamentais nesse processo, com a reforma do [...]. Nós temos o IAB, o Instituto dos Arquitetos do Brasil, [...] do próprio presidente ou...

Entrevistador: Já foi entrevistado?

João Corrêa: Já foi entrevistado.

Nós temos um coletivo formado a partir de outras questões relacionadas à cidade; chama-se Coletivo a Cidade que queremos, onde a pauta do cais também já foi inserida. E, nesse coletivo participam pessoas que estão envolvidas desde o Pontal, desde a defesa do Gasômetro. Ou seja, pessoas como [...], enfim, figuras renomadas, de muita presença nessas discussões e nesse ativismo cívico. Então, basicamente, mais a [...], enfim, basicamente todas as entidades ligadas [...] da [...], o próprio pessoal da Geografia da UFRGS, lá, no início, mandou uma carta de apoio. Então, basicamente, a AMACAIS nasce dessa mobilização, dessa articulação de algumas pessoas que resolvem, digamos, organizar realmente o processo de denúncia e protesto contra esse processo de privatização do cais e, a partir disso, a gente têm, como resultado imediato, um recolhimento e um recuo das empresas e dos grupos que nós já sabíamos que eram os investidores, pelo menos, o mínimo, já pré-contratados para a ocupação do cais. A Coca-Cola, os Correios, a Cia. Zaffari, a revenda da Chevrolet, aqui, no Rio Grande do Sul, (os Correios eu já citei). A gente, lá, no início do processo do [...] ainda com o Cais Mauá de Todos, nós localizamos um contato do pessoal do Sindicato dos Portuários, um advogado deles que já vinha numa ação. Porque eles tiveram, inclusive, a desativação do Cais Mauá para desembarque de cargas. Eles já vinham contestando porque perdeu a função, mas já vinha acontecendo fazia muito tempo, isso. E, depois, contestando o próprio projeto. Eles ficaram sabendo que [...] ocupação de uma área que não tem espaço. Então, ali, no começo, nós já tivemos essas ações, já mandamos carta, enfim.

Então, foi um processo que teve, como resultado imediato, um recuo desses investidores, um sinal de alerta para os investidores em relação à compra, porque, assim: basicamente as coisas são feitas

com maracutaias que [...muito fortes?] e com distorções das ocupações e com arranjos políticos para se aprovar as coisas. Aqui e em qualquer lugar; não só no Brasil.

Então, assim, basicamente, por mais que essas coisas aconteçam, quando a gente dá publicidade a isso, quando a gente chama a atenção: “Ó, mas tem ilegalidade!” Ilegalidade, falta de transparência, e falta de participação popular. Esse foi um dos três motes que nós defendemos: não teve participação popular, não teve transparência, não teve licitação. Tem uma série de ilegalidades.

Quando a gente falou dessas três coisas, isso já... “Putá merda!” Ninguém quer ouvir falar de ilegalidade no investimento que está sendo feito. Nenhum grupo que está fazendo aporte de recursos para investimento quer saber de falar de ilegalidades. Então, assim, basicamente, pela constituição do AMACAIS, da ocupação da AMACAIS, ela tem essa origem e eu gosto de referenciar esses coletivos, porque nada nasce espontaneamente de algo que não existia, nem um movimento dentro de um outro movimento. Esses movimentos dialogam, às vezes se afastam e se aproximam, mas sempre quando existe alguma coisa muito grave acontecendo ou alguma coisa que exija a atenção da população, essas pessoas, esses movimentos acabam, de alguma maneira, se engajando. Eu, mesmo, era tão engajado num movimento chamado Prosperar, que é um movimento formado por artistas, intelectuais, que nasceu em defesa de impedir as extinções das fundações do estado. Nós somos, hoje, em torno de 100 pessoas (mais de 100 pessoas) no WhatsApp. Fizemos uma ação, lá, no dia 1º de dezembro do ano passado contra a extinção do Piratini e declaramos calamidade cultural do estado. Fizemos uma ação no Redenção chamando a uma greve do “Fora Temer” e o “Fora Sartori”. Dei esse exemplo para te dizer o seguinte: o AMACAIS existe, está consolidado, mas, se outras ações exigem engajamento, existem pessoas como eu, e como muitos outros, que de alguma maneira acabam se inserindo, ou para organizar, ou para passar experiência, e, aí, as coisas podem criar vida, podem continuar ser permanentes, mas, basicamente, elas acontecem a partir dessa ação, desse movimento de diálogo e de integração de uma série de coletivos, de uma série de pessoas que se envolveram.

Entrevistador: Certo. Deixa um fazer uma segunda pergunta. Nos debates que ocorreram, tanto na Câmara de Vereadores, em algumas audiências e o certo discurso que se ouve por parte dos defensores do atual projeto do consórcio que vai, enfim, por enquanto, revitalizar o porto, tem sido dito muitas vezes que não há, por outro lado, um projeto alternativo e que aqueles que se opõem ao atual projeto não teriam uma alternativa. Inclusive, contribuindo para aquilo que tu disseste, de que, digamos assim, os defensores se colocam como alternativa única. Eu gostaria de saber de ti, da AMACAIS, como é que vocês pensam a questão de outras possibilidades, de outros projetos, se vocês têm um projeto, se vocês têm projetos ou como vocês pensam que poderia ser feito. E, adendando a isso, ainda, também há, de certa forma, uma polarização aonde se coloca que quem questiona o projeto seria contra a iniciativa privada. Então, eu gostaria que, nessas duas questões, tu explicasses um pouco.

João Corrêa: bom, essa questão que nós não temos projeto, que nós não apresentamos alternativas de projeto essa é uma grande farsa. Há um ponto importante a se dizer, que é o seguinte: primeiro, a questão da discussão de um projeto, não pode ser exclusividade de um grupo; tem que ser um alvo aberto para a população. Começa por aí. Todo o processo de discussão da revitalização do cais (e isso já vem de muito tempo, de muitas décadas, desde o governo Britto) passava por concursos públicos de projeto e, depois, de um concurso para a execução do projeto. Essa, aliás, foi uma característica bastante incomum a esse processo porque o processo licitatório solicitava a participação de empresas que apresentassem o projeto e executassem o projeto, e isso é bastante comum, porque muitas vezes uma empresa, um escritório de arquitetura, tem como missão desenvolver projetos, mas não tem condições de executar.

Então, esse modelo de licitação já começou viciado. E eu falo isso pelo seguinte: porque não tem como chamar a um concurso de ideias, concurso de projetos, e o próprio concurso já se encarregar de apresentar as alternativas. Tanto é verdade, que se a gente for pegar um paralelo (que eles adoram fazer um com Porto Madero), Porto Madero, quando foi aberta a licitação do projeto (do projeto; não da empresa), apareceram 97 escritórios de arquitetura de todos os cantos do mundo! E foram três vencedores e foram executados três projetos. Cada um numa ala, numa doca.

Muito bem. Aqui, em Porto Alegre, quando lançaram essa licitação com essas agravantes que impediam a participação (ou seja, quem quisesse participar tinha que ter capital para investir na execução [e] a própria empresa que participou e ganhou não tinha e não apresentou garantia), nós tivemos apenas quatro empresas! Então, espera um pouquinho; vamos fazer uma relação Puerto Madero-Cais Mauá (Buenos Aires-Porto Alegre). Será que a gente não teria, para uma área tão nobre, um número maior de interessados? A gente foi descobrir que fizeram o processo licitatório onde apresentaram a licitação sem cópias bilíngues para outros países poderem participar. Quem quisesse participar tinha um prazo muito curto de apresentação para inscrição do projeto e, antes

desse prazo, tinha que, ainda, traduzir o projeto para poder inscrever o projeto. Não tinha bilíngue num concurso que se quer internacional, como uma cidade que foi a mãe do Fórum Social Mundial e que até a década de 2000 era entre Roma e Barcelona (Roma, Madri, Porto Alegre), era umas das principais capitais citadas como referencia em projetos importantes, de iniciativas importantes e governamentais. Então, ali, o processo começou bastante restritivo. E isso [se] seguiu o tempo todo.

Então, o que eles colocam como [que] não houve apresentação das comitivas, primeiro [foi] porque eles não deixaram abrir esse espaço para que a população pudesse saber: bom, quantos projetos foram? Quais foram os projetos? Que tipos de projetos apresentaram? Não, não houve essa possibilidade. Então começa, por aí, o processo do próprio vício de origem.

O que é que nós fizemos? Tínhamos e apresentamos um projeto alternativo (que eles adoram descredibilizar) que foi um projeto de monografia de conclusão de curso da Lena Cavalheiro (que é arquiteta, nossa diretora cultural da AMACAIS). Nós fizemos esse projeto, lançamos o site, fizemos a apresentação e projeção desse projeto. Tem referencias dele no Metro (uma foto desse projeto no Metro), ou seja, como que nós não apresentamos alternativa? Só a questão alternativa do projeto previa uma integração do cais realmente com a cidade (posso te passar a planta, o arquivo para dares uma olhada), mas não se pretendia ser “o” projeto da AMACAIS. Só dizia o seguinte: “olha, gente; se é para pensar um projeto para a cidade, nós temos esse, aqui, como um paradigma de como pensar o projeto do cais”, porque ele não entrou em shopping, não entrou em torres e não entrou em estacionamento. Ele revitaliza a área dos armazéns, toda a área, e ele dá destinação e função social e cultural para esses armazéns.

Três armazéns, o A6 e o A5, por exemplo, seriam armazéns para serem ocupados pelo SESC. Pensávamos no SESC Pompéia, o SENAC, o SENAI, trazer atividades para a população; não só para quem gosta de cultura, como o SESC Pompéia, por exemplo, num dos armazéns. Estou dando o exemplo da referencia SESC Pompéia de São Paulo, que é um equipamento maravilhoso. O SENAI, para cursos técnicos, para capacitação. Ou seja, chamar a população dessas camadas sociais que estão ali e que poderiam acolher aquele espaço como um espaço multiuso! E com finalidade fiscal.

Há uma carência enorme de comércio no cais. A Biblioteca Pública está espremida; hoje, tem um pedaço. Tinha sido restaurada, revitalizada, mas não tem espaço. O Museu de Arte Moderna, nós temos poucos espaços; poucos equipamentos culturais. Enfim.

Então, a gente descreveu, fez um projeto. Na verdade, não é um projeto feito pela AMACAIS, mas um projeto apresentado pela Lena Cavalheiro. Para ter uma ideia, o projeto era tão interessante, que propunha derrubarem o muro. Porque hoje nós temos um divórcio espacial do cais com a cidade representado pelo muro. Aquele muro não tem função nenhuma! O muro já não contém a água e mais; ele está do lado errado! A proteção da cidade não provém do cais. Então, se dá enchente, o cais afunda. A cidade fica, ali, embaixo d’água; mas o cais... Tanto, que quando vieram as enchentes de 2015 (aquele que subiu, em 2016, quando a água foi...), o pessoal do consórcio, quando vieram nos perguntar, diziam que tinham que subir a altura das tomadas! Mas, se esse projeto prever uma plataforma que fosse colocada na borda do cais (e isso já existe em outros países com área costeira, urbana-costeira) que fossem içadas numa situação de enchente, então, terias toda a borda com uma plataforma baixa, retrátil, que, numa situação de enchente, protege os armazéns! A gente tira o muro, integra a Mauá com o cais, com a cidade. A ideia do projeto da Lena, que é um projeto caro, mas muito mais barato do que R\$ 500 milhões para botar torre, shopping, estacionamento, era um rebaixo de pista na Mauá. Começava naquela curva, lá, na Rodoviária, e faziam um túnel que iria sair depois do Gasômetro. E o trânsito pesado iria para baixo do túnel assim como tem, lá, no Ibirapuera (e o túnel passa embaixo do Ibirapuera), e a área da Mauá ia [...] circulação apenas local.

Ou seja, aí temos uma integração do cais com a cidade. Aí nós temos um diálogo de um recorte em que a área do cais e área do Centro Histórico se comunicam. “Ah, é um projeto caro”. Caro? Essa porcaria é muito mais cara e o resultado dela é um desastre para a cidade do ponto de vista ambiental, do ponto de vista cultural, da perda de identidade, da descaracterização de uma paisagem histórica da cidade. Então, nós tínhamos, sim, mas não queríamos que esse fosse “o projeto a ser executado”, ou “o projeto a ser contra”, ou “ser contraponto ao outro projeto”. Nós dizemos o seguinte: esse projeto é um paradigma, é um modelo que precisa ser usado para se pensar a revitalização. Porque o processo todo é um processo que não foi discutido. Então, nós não queríamos, também, entrar no processo não discutido dizendo: “Ó, o projeto tem que ser esse”. Não! Aí nós iríamos estar cumprindo o papel deles só que com uma outra bandeira: “Nós somos o paz e amor; não queremos a iniciativa privada no processo”. Mentira! Nós nunca dissemos isso. E, aí, é importante dizer o seguinte: depois dessas questões todas que ficam dizendo “ah, mas esse pessoal é só contra”, cara, a ideia básica da AMACAIS agora, pensando na próxima etapa que nós temos,

agora a cumprir, de receber a licença, eles fizeram aquele evento, maravilha. Mas vamos fiscalizar, cobrar, ficar em cima.

Duas coisas que me chamaram muito a atenção. [Em] primeiro [lugar], a indisposição do poder judiciário, representado nos ministérios públicos estaduais e federais, de meter a mão nessa questão. O desconforto dessas figuras, promotores, desembargadores, juizes, em contestar ou em ir contra um processo que é fortemente aprovado pela iniciativa privada.

Então, eu faço a pergunta ao inverso. Faço a colocação ao inverso. Por que, que diante de situações tão claras e evidentes de irregularidade e ilegalidade numa área tão importante para a cidade, e com uma polêmica tão grande levantada pela população, (não é?) liderada por seja por quem for, por que que a justiça não entra nos meandros desse processo para realmente identificar e disser assim: “olhem, meus amigos, infelizmente, está tudo errado; não dá para continuar desse jeito. Nós vamos rescindir o contrato. Estado, rescinda o contrato; vamos abrir nova licitação”? Por que não? Ah, porque a chantagem embutida, é a chantagem “ou é isso ou é nada”, ou “isso vai ficar entregue” ou “isso vai ficar apodrecendo o cais”. Tanto é, que o Governo do Estado (Tarso Genro, quando se elegeu) nós imaginamos “puxa vida! Legal! Agora ele vai questionar e vai...”. Não! Ele disse, lá (e nós ficamos sabendo por Raul Pont) que o Tarso Genro falou, lá, num diálogo: “não quero que o Cais Mauá seja a nova Ford no governo do PT”. Como assim “nova Ford”? Foda-se a Ford! Não tem nada a ver com Ford. Tem a ver com a questão de que aquela área é uma área emblemática, uma área importantíssima para a cidade.

Então, assim, nós tínhamos alternativa de discussão do projeto e colocamos um modelo, um paradigma, sobre o qual era preciso pensar e um projeto que não tinha nenhum tipo de intervenção com as características que eles pretendiam e, portanto, era um projeto ideal! Porque ele revitalizava, sim, o que aqueles 94% da pesquisa indicavam que todos queriam: os armazéns, o cais. Não perguntaram, na pesquisa, se para colocar a revitalização do cais a população queria o shopping, queria a torre, queria 3.000 vagas de estacionamento. Não colocaram isso! Então, assim, esse tipo de argumentação deles é uma argumentação que pretende desvalorizar a posição do oponente ou do adversário porque não se sustenta! Bem simples.

Então, nós tínhamos, sim, mas tínhamos sempre, o tempo todo, que haveria um outro modelo, e haveria outra possibilidade de execução do projeto que não aquele. Porque aquele projeto nem foi discutido com a cidade. Aquele modelo foi imposto garganta abaixo. Esse é o ponto.

[Em] segundo [lugar], nós nunca fomos contra a iniciativa privada, pelo contrário; achamos fundamental que ela participe do processo. Agora, a gente questiona como é que consegue empréstimo do Banco Andino para uma área de orla, do Gasômetro até as Cuias (R\$ 60 milhões que depois viraram R\$ 100 milhões de despesa), quando o projeto ou consórcio já previa, para a etapa de revitalização do Cais Mauá, R\$ 75 milhões? Como não tem dinheiro? Do ponto de vista de prioridade, era mais importante a revitalização daquela linha para chamar um cara sem concurso? Por notório conhecimento? Por favor! Como assim? Começava por aí.

Então, a gente não era... Nós tivemos, até, como base para essa discussão da iniciativa privada, um modelo bem interessante que foi trazido pela Cátia Suman na primeira reunião, quando discutíamos a formação do Cais Mauá de Todos, que é o modelo da High Line, lá, nos Estados Unidos. Em Nova Iorque tem uma área do Brooklyn (era o Brooklyn?), que era uma área que tinha uma linha férrea abandonada que foi desativada por muito tempo e que o prefeito daquela época decidiu que iria botar abaixo. E dois moradores achavam que não, que era uma paisagem histórica, que podia ser preservada e utilizada para outra finalidade. E eles montaram uma associação chamada Associação High Line e, a partir dessa associação, abriram um concurso de ideias para a população indicar ideias para aquele lugar. E aí deram ideias de piscina elevada, várias ideias. E esses caras, organizando essas ações, indo atrás de parcerias com empresas privadas, interessadas em participar do projeto, conseguiram reverter o processo de demolição da área, e, hoje, a High Line é um ponto turístico da cidade de Nova Iorque. Então, essa experiência nos fez querer trabalhar essa ideia para a AMACAIS. A nossa proposta, agora, para 2018 é: eles já estão com a licença, estão querendo demolir o A7, fazer outros projetos, mas é o seguinte: nós vamos chamar um concurso de ideias para mostrar para a população, para mostrar para esses caras, para mostrar para todos que há muito mais possibilidades de exploração daquele espaço. E mais. Nós vamos fazer um estudo de viabilidade econômica dessas ideias. Vamos abrir uma seleção, chamar os conselheiros, receber, ali, as ideias que têm, e, a partir de uma ideia que pareça factível e interessante, que for eleita, a gente vai pedir um estudo de viabilidade urbanística, de viabilidade econômica para o SENGE (que é um parceiro que a gente conseguiu, que é o Sindicato dos Engenheiros, e é um parceiro que nós conseguimos a adesão, agora, nesse processo da AMACAIS) para a gente pensar alternativas e, sim, chamar a iniciativa privada; sim, chamar a parceria privada. Não tem nada contra! Esse papo que eles

começaram a usar para nos descreditar, é um discurso raso, de ideologização do debate. “Ah, vocês são uns esquerdistas”, “são uns petralhas”, o que não faz o menor sentido!

Primeiro, porque nós tivemos, em nenhum momento, o interesse político partidário. Alguns são membros (criaram-se alguns partidos nesse processo). Eu, particularmente, não sou ligado a nenhum partido. Então, assim, essa discussão e esse tipo de argumentação de que nós não tínhamos o quê apresentar como contraponto, primeiro, não era nossa função. Nossa função era cobrar que fosse aberto um concurso para realmente abrir participação e alternativas de uso, finalidade, de função para aquele espaço. Não aquelas, só, apresentadas pelo consórcio sobre uma chantagem. Mas, mesmo que nós quiséssemos apresentar um projeto que fosse nosso (nós tínhamos, sim, um modelo de projeto que foi amplamente divulgado, amplamente discutido e serviu como referência). Claro! Nós não tínhamos a mesma capacidade financeira para desenvolver aqueles renders, aquele monte de coisa para tornar, digamos, mais fácil a comunicação dessas ideias. A gente se ressentia de uma incapacidade, até por falta de curso, mesmo, e de poder fazer mais e desenvolver melhor essas ideias. Mas, também, passou a partir de um momento em que a gente não queria nem expor, também, a Lenacom aquele projeto, “o” projeto. Não era a ideia. Mas que havia um projeto, havia, e que nós não éramos e nunca fomos contra a iniciativa privada ou contra a participação privada. Isso é... Nós [achamos] que tem que haver área de comércio, sim, nos armazéns; tem que haver lojas. Nada contra. Agora, não tem por que uma concessionária de carros de luxo. Não tem por que ter um restaurante 5 estrelas. Tem que ter um restaurante para o SENAC, restaurante modelo (como tinha, porque acabou, um SENAC ali...)

Entrevistador: No Pelourinho, que é referência.

João Corrêa: Exatamente. Tínhamos como referencia o cais da cidade de Belém, que foi uma construção de iniciativa da prefeitura e que está lá. Belíssimo, utilizado, sem espigão, nada. Quer dizer, as possibilidades de exploração de uso do cais, como ele está, apenas reestruturando ou requalificando (porque não havia o caso de revitalizar porque aquele lugar é vivo; só está estourado, mas ele é vivo). Porto Madeiro, não sei se tu conheces, é uma área fora do cais central. Uma área de descarga de containers que estava abandonada e que era um bairro chique. É outro contexto. Geograficamente é outra coisa. Não tem nada a ver com essa península que nós temos aqui. Então, é assim, Arthur. Basicamente é isso.

Nós tivemos, sim, a intenção de discutir a [...] do projeto; nós, até, mostramos o projeto, mas não queríamos taxar aquele como “o” projeto, porque, daí, a gente fechava a ideia de debate de outras alternativas e nós vamos, agora, para esse ano de 2018, lançar a ideia de trazer um dos caras para cá, ver como eles estão fazendo esse processo (disseram que vão começar, agora, em 2018. A partir de março vão derrubar o A7, enfim, estamos esperando para ver o que vai acontecer), mas, de modo geral é isso. Os argumentos são argumentos que não têm fundamento.

Entrevistador: Só para concluir, então, a entrevista, rapidamente. A gente sabe que Porto Alegre (tu, mesmo, citaste) já foi referência em relação à questão da participação popular. Eu queria a tua opinião sobre a questão da população em relação à participação nesse debate, o interesse nesse debate, porque me parece que Porto Alegre passou por uma fase de transição em que ela deixou de ser a capital do Orçamento Participativo, onde as pessoas (seja da periferia, seja os artistas, seja parte da iniciativa privada) davam a opinião para a cidade. E hoje se discute muito a capital do empreendedorismo, a capital de uma outra forma de ver, de participar e de decidir sobre o espaço urbano. Como é que vocês vêm isso? Como é que tu vê isso a partir desse processo que vocês tiveram protagonismo, ação, no questionamento? E, também, como é que vocês perceberam a participação popular nas audiências que houveram, e tal?

João Corrêa: Basicamente, a questão da participação popular e a questão do estímulo à participação popular é uma parte, necessariamente, do Poder Público. Uma cidade, quando ela tem, em seu governo, um interesse autêntico de levar a discussão, chamar a participação da população, consegue resultados maravilhosos. Nós tivemos experiências do OP como um grande instrumento de participação popular e, efetivamente, aconteceu. Claro que havia uns ajustes a fazer; correções a fazer no processo, mas era o preço para que a cidade realmente tivesse essa cultura da participação popular. E isso aconteceu porque nós tínhamos no governo o interesse disso. O Poder Público tinha interesse nesse processo. A partir do momento em que muda o governo, esse processo todo articulado e espreado da participação popular passa a ser usado para o aparelhamento ideológico. Nisso eu participei, porque também fui conselheiro do OP, era... E o que eu quero dizer com isso? Acabaram virando esse espaço de discussão do OP num espaço em que eram deslocadas e eleitas lideranças que mais tinham a ver com vida partidária do que com, realmente, ação comunitária. Então, as lideranças comunitárias passaram a ser substituídas por CCs, ou passaram até à concorrência de CCs que eram identificados com comunidades, como pessoas viajadas ([...] ou não) que poderiam influenciar, de certa forma, a comunidade para um outro tipo de participação que não

era só [...] mas a participação da contrapartida. “Nós vamos conseguir isso, mas, assim, nós vamos conseguir porque esse governo..., vamos eleger, vamos votar” e era tudo o que eles pretendiam fazer. Todo o processo da participação popular, antes do OP, não tinha, diretamente, esse viés de “estamos fazendo isso para vocês votarem em nós” e passou a ter. E isso foi algo que, naturalmente, desestimulou o processo de participação popular. E o investimento em campanhas de publicidade para o OP diminuiu radicalmente ao longo do tempo. Então, parou de se divulgar o OP, e passou a ser uma ferramenta menos importante, menos destacada do que outras ferramentas de ação do governo. Então, passou a ser desestimulado e, quem tem o papel de fazer a discussão sobre políticas públicas, sobre a função social da... é o Poder Público; é o governo. Então, a população tem a capacidade de entender e ser sensível ao processo na medida em que é estimulada.

Por outro lado, nós tínhamos e temos, ao mesmo tempo uma mídia completamente ligada aos interesses privados e que sempre olhou com muita crítica o processo de participação. Fazia uma cobertura sempre, ou quase sempre tendenciosa. Então, o que aconteceu? Foi um esvaziamento do debate por iniciativa de uma ação do governo, que chamava a população, discutia com a população, enfim, valorizava permanentemente esse processo, para um governo que passou a utilizar, de uma maneira distorcida, essa ferramenta popular. E isso já fez com que a população e muitas pessoas parassem de se sentir representadas ali, naquele espaço, e passassem a ver aquele espaço como mais um espaço político. Político no mau sentido, porque tudo é político. E, na medida em que nós temos uma ação onde o governo não se interessa, a mídia aplaude o desprestígio dessa ferramenta que é marca de um governo de esquerda, nós, naturalmente, temos a população mais alienada do processo.

Então, quando a gente tem um espaço de discussão e ele é, aos poucos, desestimulado; e, ao mesmo tempo, temos outro discurso que vem (e a gente pode representar esse discurso na fala do [...] e do prefeito Marchezan dizendo que não vai ser o seu João e a dona Maria que vão discutir a cidade), a gente faz a leitura de que realmente o processo é um processo de inversão de valores. E aí, passou a ter a pauta privada como a pauta que definia o que que a cidade precisava ou não precisava. Não mais o Poder Público, e, sim, o poder privado. E, o Cais Mauá, como o Portal do Estaleiro, são representações claras desse movimento de esvaziamento do espaço da participação popular e esvaziamento da ouvida da população, para determinar as coisas de acordo com os interesses do gabinete, do escritório, e do processo de mercantilização da cidade, como falei no início.

Então, assim. Nós tínhamos uma referência, nós tínhamos uma cultura que foi sendo esvaziada, desestimulada e, ao largo desse processo, tivemos uma outra força que esteve sempre presente nesse atrito, nesses conflitos sociais, mas que passou a ser dominante, que passou a ser aquela que pautava. A gente tem um dos veículos de comunicação e assessoria de imprensa especializadas, exclusivas desses projetos. A gente tem páginas e páginas de anúncios das grandes empreendedoras imobiliárias que determinam, inclusive, a questão da pauta jornalística. Então, o cais não foge dessa linha. O cais está inserido nesse contexto onde nós tínhamos um espaço de discussão permanente e, já, bastante desenvolvido, que passou, infelizmente, por um processo de distorção e deturpação, deixou de ser uma referência de participação realmente como um engajamento comunitário e passou a ser muito mais uma articulação, enfim, política. E aí, o resultado disso é que a população acabou ficando alheia ao processo. Eu falo isso trazendo uma questão. Se a discussão do cais, lá no início, tivesse sido “o governo do estado e Yeda Crusius resolvem fazer licitação do Cais Mauá de Porto Alegre. Veja as alternativas”; chamem cinco arquitetos, façam uma matéria na Zero Hora de domingo, cada um dizendo... aí tem um, lá, que fala do shopping, tem outro que fala do... É assim que se discute com a inteligência da cidade, com a elite da cidade esse tipo de intervenção, esse tipo de projeto, esse tipo de construção. Porque, se não for assim, a gente não vai ter a participação. Ou ela é chamada, ou as pessoas acabam se sentindo no direito de ir lá, reivindicar e brigar, que foi o que a gente acabou fazendo, justamente por isso, porque não houve espaço para a população ser chamada.

Não sei se faltou alguma coisa para responder, mas, basicamente, esse processo todo reflete muito uma ação em que nós tínhamos, na cidade de Porto Alegre, e as referências que a cidade oferecia, aquela... não a certeza, mas a sensação de que nada aconteceria sem que a população pudesse participar. E isso começou a desmoronar desde que houve a mudança de governo. O próprio projeto do Pontal do Estaleiro já foi assim. A gente teve que fazer uma ação muito forte, muito contundente para poder impedir que nós tivéssemos uma área de proteção permanente cedida para residências. Ou seja, como é que tu vais dar títulos de propriedade sobre uma área pública? E em proteção permanente, que não é nem do estado, nem do município; é federal!

Então, ali a gente começou a ver que a coisa iria piorar cada vez mais e, infelizmente, isso aconteceu. Hoje a gente vive um signo da alienação porque não é feito o debate. E quando não é

feito o debate, a população acaba...desde de manhã, quando liga seu radinho, até quando vai para o seu escritório e lê o jornal e, quando vai à noite, assistir na televisão o Jornal Nacional, acaba sendo induzida por aquilo, por aquela narrativa, por aquela construção que está sendo dada, ali. Então, às vezes ela pega aquilo e diz: “puxa, vida! Olha só o cais! Hotel no cais? Espigão no cais? Para quê? Estacionamento, shopping? Como assim?” Muita gente foi surpreendida por esse processo que acabou vindo à tona muito mais em função dessa pressão de pautar a mídia e dizer: “vem cá; vocês vão ficar aí só fazendo propagandinha e batendo palminha para esse projeto, ou vão investigar a irregularidade, como vocês tanto fazem?”

Então, assim, basicamente é isso. A cidade de Porto Alegre perdeu muito com isso, a população de Porto Alegre perdeu muito com isso, mas, apesar disso, desses documentos oficiais terem sido desarticulados e da mídia hegemônica ter adorado isso (porque silenciou essas outras vozes como espaço), a população está muito atenta.

Há um seguimento; há grupos muito fortes engajados em permanente defesa da cidade. São poucos, mas são barulhentos. Mas, ao mesmo tempo, são muitos porque as questões que são colocadas e como elas são colocadas muitas vezes são colocadas num tempo em que não se tem mais nada para fazer. Nós conseguimos esse processo do cais porque foi um processo que eles começaram errado, não tinham condições para o investimento, e tinham feito, realmente, muita coisa errada do ponto de vista de irregularidades e ilegalidades que estavam sendo questionadas [no...], estavam sendo questionadas e que depois foram sendo solucionadas por conveniência política.

Então, nem sabe o processo claro, o modelo claro que está colocado é um modelo de especulação imobiliária sobre uma área pública, nobre da cidade, é um projeto que não dialoga com a cidade, é um projeto que impõe um modelo que é um modelo absolutamente anacrônico do ponto de vista arquitetônico, e não se sustenta nem financeiramente, até porque, aquela coisa; depois de construído isso, se não funcionar o shopping, lá...Tudo bem; vamos pegar os espigões, lá, do Barra Shopping. Aqueles espigões estão com 30% de ocupação e estão lá há mais de cinco anos! O que vai acontecer com os espigões? Vão ficar ali, só para lavagem de dinheiro? Para isso que serviu? E o shopping?

Enfim; são coisas que a gente tem uma preocupação muito grande e que a população deveria ter mais participação. Isso, infelizmente, não foi o que aconteceu e nós fizemos o papel de ficar batendo tambores e ficar batendo bombo, de criar um espaço necessário e que foi um espaço suficiente para a gente atrasar, o quanto pôde, o projeto. Continuamos na briga, continuamos como AMACAIS; e vamos fazer essa ação, aí, para, de novo, discutir, e aí chamar as ideias, quantas tiver esse projeto para 2018. É isso.

Entrevistador. Obrigado.

Entrevista Nº 10 - Promotora Ana Marchezan - Promotora do Ministério Público Estadual do RS - Promotoria do Meio Ambiente

Entrevistador: Doutora Ana, a primeira pergunta que eu gostaria de lhe fazer é como é que chegou até a Promotoria, aqui, do Estado do Rio Grande do Sul, este assunto a respeito da revitalização do Cais do porto, no caso, o Projeto Cais Mauá.

Ana Marchezan: Se não me falha a memória, nós instauramos esse expediente de ofício. Ou seja, não houve uma representação formal. Porque aqui, na nossa promotoria, tem uma pessoa designada para ler, diariamente, os principais jornais e ela recorta tudo o que tem alguma pertinência com o meio ambiente e nos passa. E aí, a gente seleciona daquelas matérias e, se for o caso de instaurar alguma coisa, a gente leva para a reunião e instaura, ou não.

Nesse caso, como as intervenções projetadas se dão numa área onde nós temos vários bens tombados em nível federal, estadual e municipal, e como saiu, na época, uma fotomontagem nos jornais [onde] era visível a mácula (digamos assim) ao conjunto paisagístico e aos bens tombados no sentido de interferir na visibilidade, nós instauramos um inquérito.

Entrevistador: Certo. Em 6 de dezembro do ano passado, o IPHAN emitiu uma Portaria a respeito da área, ali, no Centro Histórico, que deveria ser preservada, e o cuidado nas edificações que poderiam vir a ser feitas neste entorno.

Ana Marchezan: Sim.

Entrevistador: A gente sabe que, agora, já foi dada a licença...

Ana Marchezan: Só para uma fase.

Entrevistador: ...para uma fase, e como é que essa Portaria pode vir a interferir na questão?

Ana Marchezan: É. Essa Portaria, nós fizemos uma reunião, ainda este ano, no Ministério Público Federal, ao meu pedido, dentro desse inquérito [no qual] reunimos o IPHAN, reunimos a área técnica do município. O empreendedor não estava porque eles já tinham se comprometido comigo que, pessoalmente, iriam observar a Portaria do IPHAN. Então, em relação a eles eu estava tranquila.

Chamei essa reunião para ter a garantia, também, do município, da observância dessa Portaria. Para a minha surpresa, essa reunião foi muito pesada porque o próprio IPHAN disse que estaria tentando buscar a revisão dessa Portaria em Brasília. Então, prontamente, após a reunião, eu e o meu colega do Ministério Público Federal, oficiamos ao IPHAN de Brasília, requisitando cópia de todo o procedimento técnico que redundou na expedição dessa Portaria.

Essa Portaria foi acalentada durante vários anos; não foi fruto de um estudo sumário da causa. Então, para garantir, nós temos até o CD-ROM com tudo(era tanta coisa que eles mandaram em CD-ROM) e, em princípio, essa licença que foi expedida era só para o setor Pavilhões...

Entrevistador: É. A revitalização dos pavilhões.

Ana Marchezan: ...e não interfere na questão do shopping, nem dos prédios, porque a Portaria tem algumas limitações em relação ao shopping. E é isso que a gente queria garantir; que o shopping inicialmente projetado não sairia. Por enquanto, há um compromisso de [todos] nesse sentido. A única coisa que a gente não pode garantir é que o próprio IPHAN não venha a alterar essa Portaria.

Entrevistador: Sim. Existe todo um debate a respeito do projeto, principalmente em relação à questão do shopping e dos prédios, em função de aquela área ser uma área, digamos assim, que não pode ser vendida (tendo em vista ser uma área federal) e que alguns (inclusive as próprias associações) questionam se serão torres comerciais. Essas torres seriam para quê? Para ser escritórios, para ser vendido para terceiros? E que depois, por ventura, viesse a ter um questionamento na justiça de que aquilo, que ali não poderia ser uma propriedade a ser vendida?

Ana Marchezan: Os contratos seriam, realmente, uns contratos muito estranhos. Já perquiri isso no inquérito da Promotoria de Patrimônio Público que tinha e que já foi arquivado. Porque as pessoas adquiririam sabendo que a propriedade é resolúvel. É uma coisa muito estranha. Mas, como isso não é da minha alçada, e como aquela área, ali, em princípio, não está nas Portarias de entorno de nenhum dos órgãos e, aliás, o Plano Diretor comporta, então, em princípio não há óbice à construção daqueles edifícios lá, naquele canto. Nossa briga, ainda, aqui, é o shopping.

Entrevistador: Certo. Com relação ao andamento do processo.

Ana Marchezan: Do inquérito; não é um processo.

Entrevistador: Do inquérito e, ao mesmo tempo, da questão da discussão da revitalização. Como é que a senhora vê a possibilidade que houve (ou não houve) de debate entre a parte interessada (que seria, no caso, a prefeitura, o governo, o próprio consórcio) e a outra parte interessada, que é a população de Porto Alegre e, digamos assim, os instrumentos e fóruns que possam preservar a questão do patrimônio da cidade e, ao mesmo tempo, do espaço público? Houve um período de discussão razoável, se foi açodado...?

Ana Marchezan: Seria arriscado dizer que foi açodado, porque essa coisa era aqueles assuntos, assim, que é encantado no nosso estado e eu acho que aquela área está mais do que na hora de ser

revitalizada. Se o modelo eleito é o adequado, eu não posso estar criticando. Tenho a minha opinião pessoal; é obvio. Eu acho que o assunto foi razoavelmente bem discutido. O problema que eu vejo é que muito do que se pensava no início, não vai se consumir. Por exemplo, a primeira das primeiras fotomontagens que lançaram, havia a previsão de rebaixamento daquela avenida, a travessia da praça para o cais seria feita num nível único, e os carros passariam por baixo. Isso, com o passar do tempo, a própria prefeitura desistiu porque ela iria custar muito caro, e isso foi debatido numa ação que eu ajuizei para preservar aquelas árvores da avenida João Goulart (lembrei do nome) porque eu já tinha conhecimento desse projeto e eu não conseguia entender por quê que só para agilizar a obra (aquela obra da Copa), eles iriam cortar todas aquelas árvores se amanhã, depois, haveria o rebaixamento da via. Naquela ação é que veio a resposta do município dizendo “não, não, isso é muito caro; nós vamos abrir mão dessa contrapartida por parte do empreendedor”.

Então, essas distorções que ocorrem na caminhada de um projeto como esse são muito lamentáveis. Agora, a conjuntura econômica do país mudou muito, também, nesses últimos tempos. Se a gente andar, aí, nos shoppings, no comércio de rua de Porto Alegre, a gente vai ver; tem muita coisa fechando, muita coisa. Achei que esse mês, até, daria uma revitalizada. Que nada! Está muito sério. Por isso, também, eu não entendo muito o por quê de mais um shopping, ali, naquela região. Vejo com muita dificuldade.

Entrevistador: E existindo, ainda, todo um comércio no Centro...

Ana Marchezan: Ocioso, não é? Outros shoppings, muito perto, têm várias lojas e restaurantes disponíveis. Por que vão fazer outro shopping sendo que os pavilhões são muito legais? São grandes; dá para fazer muita coisa. Tive que fazer uma vistoria esse ano ali e fiquei impressionada; nunca tinha entrado neles. Eles são imensos!

Entrevistador: Última pergunta. Bom, nós já estamos num processo em que a licença para a revitalização dos galpões dos armazéns ocorra. Como a senhora vê, de uma forma otimista ou pessimista, a possibilidade de, no decorrer desse processo (daqui para a frente), tanto a iniciativa privada como o Poder Público venham a, possivelmente, rediscutir o que está sendo previsto para adequar, digamos assim, melhor à realidade da cidade? Por exemplo, nessa questão das construções que extrapolam os limites determinados para...

Ana Marchezan: Quais construções? O shopping?

Entrevistador: O shopping.

Ana Marchezan: O shopping, principalmente, não é? No Brasil, tudo pode acontecer. No outro dia, dizia para um professor meu, lá, nos Estados Unidos, que o Brasil não era para principiante e ele deu risada. Para nós, essa é uma frase muito conhecida, aqui, e a gente sabe o quanto ela é verdadeira, mas nós vamos estar vigilantes porque, embora, o próprio IPHAN está ameaçado de ser extinto (te mandei um e-mail, não é?)... O próprio IPHAN; nem é a Portaria. O próprio órgão. Mas, nós já temos uns estudos técnicos e a gente tem uma capacidade argumentativa forte para brigar por essa preservação da área de entorno. Então, tudo pode, realmente, assim como pode acontecer que a própria empresa não tenha fôlego financeiro para fazer frente a tudo isso. Que, daí, chega a me assustar a ideia de que vai começar tudo de novo, do zero, e eu ainda alimento a esperança de chegar num grande consenso na cidade com os empreendedores, sabe? Porque, por que é que tem que ser tudo ou nada, aqui em Porto Alegre? Será que não conseguem fazer alguma coisa mais adequada à nossa realidade, à nossa cidade, que preserve aquela imagem tão forte (que tem ali, na cena do Cais)? Eu ainda tenho, um pouco, essa esperança e conversei com o gerente da empresa Cais Mauá e externei essa minha vontade. Talvez menos como promotora e mais como cidadã de Porto Alegre, até.

Entrevistador: Está ok. Obrigado.

Entrevista Nº 11 - Vereadora Monica Leal - Partido Progressista/PP - Câmara Municipal de Vereadores de Porto Alegre

Entrevistador: Qual a sua opinião sobre o atual projeto de revitalização do porto de Porto Alegre, o Cais Mauá, e como ele se insere no modelo de cidade que se pretende?

Mônica Leal: Creio que é um projeto fundamental a se inserir em qualquer cidade que queira se modernizar e alcançar boas estruturas de lazer, convívio urbano e turismo ao seu público local e visitante, bem como, atuar na preservação de sua memória e de sua história na preocupação constante de viabilizar políticas de cuidado com o patrimônio histórico e artístico, através de restauros e tombamentos. Não há cidade moderna e civilizada sem a preservação e a valorização do seu passado. Como cidadã e vereadora, frente a essa proposta para o Cais Mauá, vejo que Porto Alegre não pode ficar de fora desse conceito de cidade. O atual projeto trará qualidade de vida, serviços, cultura, lazer e beleza para os porto-alegrenses no contato com o Rio Guaíba.

Entrevistador: O processo de debates sobre o atual projeto foi realizado a contento pelos representantes da cidade nos fóruns previstos?

Mônica Leal: Como vereadora de Porto Alegre, sobretudo, participei acompanhando as duas Audiências Públicas promovidas pela Câmara Municipal de Porto Alegre, onde as entidades representativas puderam se manifestar e dar suas contribuições. Lá recebemos, inclusive, o arquiteto Jaime Lerner, que se disponibilizou a atender a proposta. A Câmara sempre se mostrou participativa no processo dos debates, desde a entrega do projeto que estabeleceu o regime urbanístico para a região do Cais, ainda no governo José Fogaça, e na definição do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de POA, por exemplo. Também tratou do tema em seminários, nas reuniões das comissões permanentes, na Frente Parlamentar do Turismo, em plenário e em programas da TV Câmara, sendo sempre receptiva aos representantes da sociedade civil envolvidos e dispostos a discutir a questão. Estes últimos também promoveram outras iniciativas que chamaram a população a conhecer o projeto, questionar e fazer encaminhamentos. Creio que desde o começo o assunto nunca deixou de ser debatido.

Entrevistador: Durante o processo de debate do atual projeto, foram realizadas diversas modificações nas exigências do edital. Como você vê estes procedimentos?

Mônica Leal: Entendo que todas as adequações feitas foram produto da equipe que vem trabalhando e desenvolvendo o procedimento para que ele atenda da melhor forma possível a finalidade proposta.

Entrevistador: Na sua opinião, a população e as entidades da sociedade civil participaram ativamente do debate sobre o projeto? Foram atendidas modificações propostas?

A população creio que não, mas uma parte, ou até pequena parte, representada pelas entidades, sim. A palavra ativamente sugere atuação intensa e frequente, que penso que apenas uma parcela, um grupo, participou, mas podemos dizer que foram promovidos encontros, debates e audiências públicas abertas ao público porto-alegrense por iniciativa de diferentes entidades e órgãos envolvidos e /ou interessados no melhor andamento do processo e que isso deu voz aos anseios e contrapropostas da sociedade civil organizada.

Entrevistador: Quais os principais pontos positivos do projeto para o desenvolvimento da cidade? E quais, na sua opinião, os negativos?

Mônica Leal: É um projeto importantíssimo de desenvolvimento para a cidade e positivo no momento em que revitaliza e transforma um cenário que é tão caro e afetivo para os porto-alegrenses, o nosso Cais do Porto, como sempre foi chamado, em um novo cartão postal, em um novo cartão de visitas que ele já era. De um espaço utilizado pontualmente, com exposições e feiras, com muitos pontos sem acesso do público, para um local que vai reforçar a beleza e o aproveitamento da nossa orla. Porto Alegre não tem mar, praia só na Zona Sul, mas todo o contorno que acompanha o nosso Rio Guaíba nessa área central é como uma beira de praia para nós. É um projeto de urbanismo e integração que vai contribuir para a nossa economia, em um processo realizado pela iniciativa privada, mas com arrecadação de tributos para o Estado, gerando empreendimentos voltados ao turismo, comércio, gastronomia, cultura, hotelaria e lazer e assim muitas vagas de emprego diretos e indiretos. Vejo que o acesso ao rio, ao pôr do sol, ao Centro Histórico de forma democrática - pois será um espaço aberto a todos - é um presente e será motivo de orgulho para os porto-alegrenses ter um local assim para usufruir e divulgar. Temos o exemplo de outras cidades, em diferentes países aonde ocorreu este tipo de revitalização e as áreas antigamente abandonadas ou sem uso se transformaram para o uso de lazer da população. Creio que os possíveis pontos negativos dirão respeito a quesitos que por ventura não sejam cumpridos. Registro que é importante que a população seja uma parceira no uso, no cuidado e na fiscalização daquele patrimônio, o que certamente afastará ações de vandalismo.

Entrevistador: Qual a sua opinião sobre a demora na efetivação do processo de revitalização e quais os principais obstáculos para que isso ocorra?

Mônica Leal: Todo projeto que exige o envolvimento e aprovação de muitos órgãos de vários níveis de governo tende a se realizar de forma mais lenta e os conhecidos trânsitos burocráticos da esfera pública são fatores que contribuem para isso. Pois, recentemente, tive a oportunidade de ler um relato em forma de retrospectiva feito pela ex-governadora Yeda Crusius, que refletia sobre os dez anos transcorridos desde o início da proposta de revitalização do Cais. Isso ocorreu no primeiro ano de seu governo, 2007, quando teve um bom andamento e cumpriu o que deveria ser feito para o início efetivo de todo esse processo, somado a outros andamentos relativos que foram realizados até 2010, seu último ano como governadora. Eu era a secretária da Cultura e acompanhei as tratativas iniciais. Porto Alegre está, daquele período até agora, 2017, às voltas com um algo que já poderia ter se tornado realidade, não fossem os tantos entraves e retrocessos ocorridos nesse tempo. Nesse ínterim, se apresentaram muitos pontos a serem revistos e acordados e tratando-se de um projeto complexo desse porte, uma vírgula alterada às vezes representava um começar de novo, por incrível que pareça. Interessante ter ocorrido no mês em dezembro/17, quando eu atendia essa solicitação, o ato para o início da concessão de uso e a licença para começo das obras, entregue pela prefeitura ao consórcio vencedor do Edital. Ou seja, houve um importante andamento recente. Creio que os atuais e os demais governos (municipal e estadual) que assumam ainda no andamento da obra, entendam que agora o processo está destravado e deve ser priorizado, incentivado, mediado, para que novos obstáculos não atrasem o atual cronograma.

Entrevista Nº 12 - Bruno Almeida, Diretor do Porto de Porto Alegre, SUPRG

Entrevistador: Em sua opinião, como o projeto de revitalização impactará na vida da cidade e quais as questões que identifica como positivas e negativas que poderão acarretar? Existem questões que, mesmo problemáticas, sejam passíveis de corrigir?

Bruno Almeida: O Projetos de revitalização portuária visam integrar a comunidade em geral com o Porto. Cito o exemplo do Cais Mauá do Rio De Janeiro - RJ , que recebe inúmeros eventos durante o ano, e trás a população para a orla, dando notoriedade a atividade portuária realizada no Porto, trazendo alternativa de receita para uma parte do porto que seria improdutivo, por não ter condições ambientais e ou operacionais de abrigar operações portuárias. Em resumo, pontos Positivos: acesso ao Guaíba - patrimônio dos porto-alegrenses, espaços públicos qualificados ao turismo, visibilidade ao Porto, alternativa de receita para investimento nas operações portuárias. No momento, não enxergo pontos negativos de uma revitalização portuária.

Entrevistador: Como você vê o processo de tramitação do projeto? Os órgãos responsáveis pelo Porto foram ouvidos?

Bruno Almeida: O processo do Cais Mauá foi conduzido pelo Estado, detendor da concessão dos Portos do Rio Grande do Sul. A autoridade Portuária constituída para administrar o porto de Porto Alegre, era a SPH, hoje SUPRG. Durante o processo de licenciamento na Prefeitura, a interlocução foi diretamente com o empreendedor para metigação de impactos como por exemplo, no transito e ambiental. As comunicações com a autoridade portuária eram basicamente realizadas por ofícios com caráter informativo.

Entrevistador: Muito se fala da desativação do Porto e de que a cidade está de costas para ele. Como você entende esta situação?

Bruno Almeida: O porto de Porto Alegre, perdeu visibilidade com o construção do muro da Mauá, que faz parte de um dique de contenção de cheias da cidade de Porto Alegre. Nos registros fotográficos de anos anteriores ao muro, podemos perceber o grande fluxo de pessoas que circulavam dentro do Porto. Os anos passaram e as operações que ocorriam no Cais Mauá foram totalmente transferidas para o Cais Navegantes área não central, mas bem próxima ao 4º distrito, voltado para indústrias. O porto de Porto Alegre vem tendo uma crescente de movimentação. Seu principal produto é o fertilizante, seguido de granéis sólidos de origem vegetal. Sua localização é estratégica para logística de diversas empresas situadas no raio de 100km do porto. No Ano de 2016 e 2017, o porto bateu suas melhores marcas dos últimos 8 anos, responsável por aproximadamente 20% da movimentação de toda hidrovia. Totalizando algo entorno de 1 milhão de toneladas. Entendo que a cidade de Porto Alegre esqueceu, sim, da origem de seu nome. O porto de Porto Alegre não esta desativado, possuindo 5 km de cais acostável para desenvolver suas atividades portuárias.

Entrevistador: Quais os benefícios materiais, financeiros e de outra ordem para as operações do Porto?

Bruno Almeida: O contrato prevê um arrendamento de 3 milhões de reais, ou 1,95% da Receita Operacional Bruta, o que for maior. Fazendo uma análise superficial, apenas o arrendamento mínimo já da condições de investimentos na infraestrutura portuária do Cais Navegantes. Ou seja, o principal benefício material para as operações é a capacidade financeira de executar melhorias de infraestrutura.

Entrevistador: Como tem se dado a relação/interação entre as atividades do Porto, o consórcio responsável pela revitalização e as perspectivas para o início das obras?

Bruno Almeida: A relação com a empresa é profissional e formal, a SUPRG vem executando a fiscalização do contrato. Conforme foi noticiado no dia 05/12/2017, a PMPOA a licença de implantação da 1 fase do projeto, a perspectiva é de que a fase 1 inicia-se no final do mês de janeiro 2018.

Anexo B - Termos de Compromisso

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

Responsáveis pela atividade: Mestrando Arthur Gustavo dos Santos Bloise e Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño.

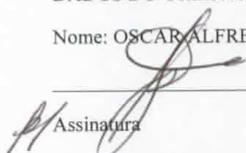
PROJETO – LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

Você está sendo convidado(a) para participar da pesquisa referente ao projeto LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO? Sua participação nessa pesquisa consistirá somente em responder uma entrevista. A entrevista poderá ser gravada em áudio, dependendo de sua permissão. Se permitido, o áudio será transcrito e utilizado na referida pesquisa. Você receberá uma cópia deste termo, no qual consta o telefone e o endereço do pesquisador responsável pela entrevista e o orientador da pesquisa, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

DADOS DO ORIENTADOR DA PESQUISA

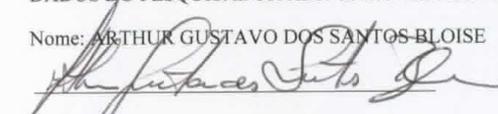
Nome: OSCAR ALFREDO SOBRAZO MIÑO


Assinatura

Endereço completo: UFRGS/Programa de Pós-Graduação em Geografia Av. Bento Gonçalves, 9500 Prédio 43.136 - Sala 215 - Campus do Vale Bairro Agronomia - Porto Alegre - RS
Telefone: (51) 3308 6350

DADOS DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

Nome: ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE


Assinatura

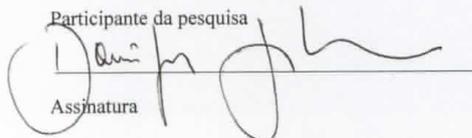
Endereço completo: Avenida Osvaldo Aranha, 824/113 - Bairro Bom Fim, CEP 90035-191 –
Porto Alegre/RS - Telefone: (51) 996418747

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar.

Porto Alegre, 16 de outubro de 2017.

DOMINGOS SAVIO DRESCH DA SILVA

Participante da pesquisa


Assinatura

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

Responsáveis pela atividade: Mestrando Arthur Gustavo dos Santos Bloise e Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño.

PROJETO – LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

Você está sendo convidado(a) para participar da pesquisa referente ao projeto LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO? Sua participação nessa pesquisa consistirá somente em responder uma entrevista. A entrevista poderá ser gravada em áudio, dependendo de sua permissão. Se permitido, o áudio será transcrito e utilizado na referida pesquisa. Você receberá uma cópia deste termo, no qual consta o telefone e o endereço do pesquisador responsável pela entrevista e o orientador da pesquisa, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

DADOS DO ORIENTADOR DA PESQUISA

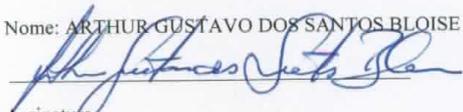
Nome: OSCAR ALFREDO SOBRAZO MIÑO

 Assinatura

Endereço completo: UFRGS/Programa de Pós-Graduação em Geografia Av. Bento Gonçalves, 9500 Prédio 43.136 - Sala 215 - Campus do Vale Bairro Agronomia - Porto Alegre - RS
Telefone: (51) 3308 6350

DADOS DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

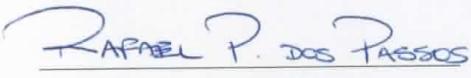
Nome: ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE

 Assinatura

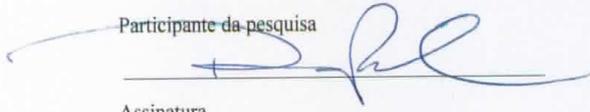
Endereço completo: Avenida Osvaldo Aranha, 824/113 - Bairro Bom Fim, CEP 90035-191 – Porto Alegre/RS - Telefone: (51) 996418747

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar.

Porto Alegre, 17 de outubro de 2017.

 RAFAEL P. DOS PASSOS

Participante da pesquisa

 Assinatura

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

Responsáveis pela atividade: Mestrando Arthur Gustavo dos Santos Bloise e Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño.

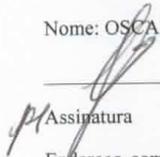
PROJETO – LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

Você está sendo convidado(a) para participar da pesquisa referente ao projeto LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO? Sua participação nessa pesquisa consistirá somente em responder uma entrevista. A entrevista poderá ser gravada em áudio, dependendo de sua permissão. Se permitido, o áudio será transcrito e utilizado na referida pesquisa. Você receberá uma cópia deste termo, no qual consta o telefone e o endereço do pesquisador responsável pela entrevista e o orientador da pesquisa, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

DADOS DO ORIENTADOR DA PESQUISA

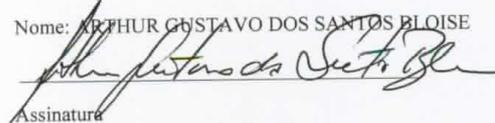
Nome: OSCAR ALFREDO SOBRAZO MIÑO


Assinatura

Endereço completo: UFRGS/Programa de Pós-Graduação em Geografia Av. Bento Gonçalves, 9500 Prédio 43.136 - Sala 215 - Campus do Vale Bairro Agronomia - Porto Alegre - RS
Telefone: (51) 3308 6350

DADOS DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

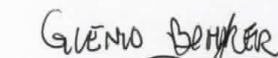
Nome: ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE


Assinatura

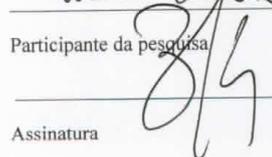
Endereço completo: Avenida Osvaldo Aranha, 824/113 - Bairro Bom Fim, CEP 90035-191 – Porto Alegre/RS - Telefone: (51) 996418747

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar.

Porto Alegre, 14 de novembro de 2017.


Participante da pesquisa

Assinatura


Assinatura

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

Responsáveis pela atividade: Mestrando Arthur Gustavo dos Santos Bloise e Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño.

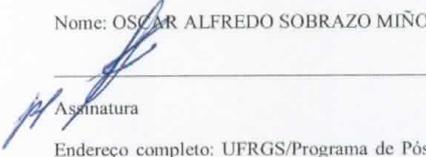
PROJETO – LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

Você está sendo convidado(a) para participar da pesquisa referente ao projeto LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO? Sua participação nessa pesquisa consistirá somente em responder uma entrevista. A entrevista poderá ser gravada em áudio, dependendo de sua permissão. Se permitido, o áudio será transcrito e utilizado na referida pesquisa. Você receberá uma cópia deste termo, no qual consta o telefone e o endereço do pesquisador responsável pela entrevista e o orientador da pesquisa, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

DADOS DO ORIENTADOR DA PESQUISA

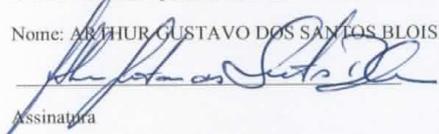
Nome: OSCAR ALFREDO SOBRAZO MIÑO


Assinatura

Endereço completo: UFRGS/Programa de Pós-Graduação em Geografia Av. Bento Gonçalves, 9500 Prédio 43.136 - Sala 215 - Campus do Vale Bairro Agronomia - Porto Alegre - RS
Telefone: (51) 3308 6350

DADOS DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

Nome: ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE


Assinatura

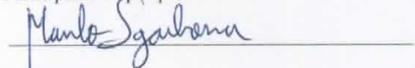
Endereço completo: Avenida Osvaldo Aranha, 824/113 - Bairro Bom Fim, CEP 90035-191 –
Porto Alegre/RS - Telefone: (51) 996418747

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar.

Porto Alegre, 06 de 11 de 2017.


Vereador Marcelo Sobarzo

Participante da pesquisa


Assinatura

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

Responsáveis pela atividade: Mestrando Arthur Gustavo dos Santos Bloise e Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño.

PROJETO – LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

Você está sendo convidado(a) para participar da pesquisa referente ao projeto LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO? Sua participação nessa pesquisa consistirá somente em responder uma entrevista. A entrevista poderá ser gravada em áudio, dependendo de sua permissão. Se permitido, o áudio será transcrito e utilizado na referida pesquisa. Você receberá uma cópia deste termo, no qual consta o telefone e o endereço do pesquisador responsável pela entrevista e o orientador da pesquisa, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

DADOS DO ORIENTADOR DA PESQUISA

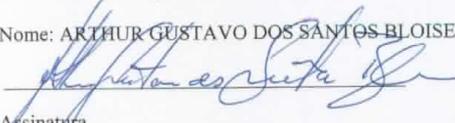
Nome: OSCAR ALFREDO SOBRAZO MIÑO


Assinatura

Endereço completo: UFRGS/Programa de Pós-Graduação em Geografia Av. Bento Gonçalves, 9500 Prédio 43.136 - Sala 215 - Campus do Vale Bairro Agronomia - Porto Alegre - RS
Telefone: (51) 3308 6350

DADOS DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

Nome: ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE


Assinatura

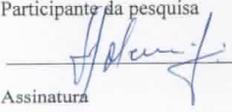
Endereço completo: Avenida Osvaldo Aranha, 824/113 - Bairro Bom Fim, CEP 90035-191 - Porto Alegre/RS - Telefone: (51) 996418747

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar.

Porto Alegre, 08 de 11 de 2017.

ADEMIR SAMURIO MACHADO - ESCRITURÁRIO

Participante da pesquisa


Assinatura

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

Responsáveis pela atividade: Mestrando Arthur Gustavo dos Santos Bloise e Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño.

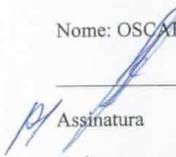
PROJETO – LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

Você está sendo convidado(a) para participar da pesquisa referente ao projeto LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO? Sua participação nessa pesquisa consistirá somente em responder uma entrevista. A entrevista poderá ser gravada em áudio, dependendo de sua permissão. Se permitido, o áudio será transcrito e utilizado na referida pesquisa. Você receberá uma cópia deste termo, no qual consta o telefone e o endereço do pesquisador responsável pela entrevista e o orientador da pesquisa, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

DADOS DO ORIENTADOR DA PESQUISA

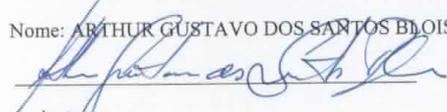
Nome: OSCAR ALFREDO SOBRAZO MIÑO


Assinatura

Endereço completo: UFRGS/Programa de Pós-Graduação em Geografia Av. Bento Gonçalves, 9500 Prédio 43.136 - Sala 215 - Campus do Vale Bairro Agronomia - Porto Alegre - RS
Telefone: (51) 3308 6350

DADOS DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

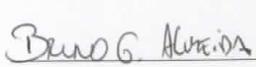
Nome: ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE


Assinatura

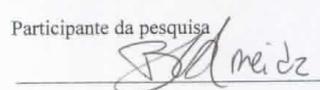
Endereço completo: Avenida Osvaldo Aranha, 824/113 - Bairro Bom Fim, CEP 90035-191 –
Porto Alegre/RS - Telefone: (51) 996418747

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar.

Porto Alegre, 08 de 11 de 2017.



Participante da pesquisa


Assinatura

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

Responsáveis pela atividade: Mestrando Arthur Gustavo dos Santos Bloise e Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño.

PROJETO – LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

Você está sendo convidado para participar da pesquisa referente ao projeto LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO? Sua participação nessa pesquisa consistirá somente em responder uma entrevista. A entrevista poderá ser gravada em áudio, dependendo de sua permissão. Se permitido, o áudio será transcrito e utilizado na referida pesquisa. Você receberá uma cópia deste termo, no qual consta o telefone e o endereço do pesquisador responsável pela entrevista e o orientador da pesquisa, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

DADOS DO ORIENTADOR DA PESQUISA

Nome: OSCAR ALFREDO SOBRAZO MIÑO

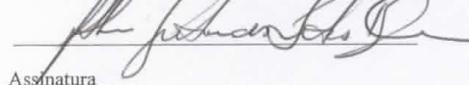


 Assinatura

Endereço completo: UFRGS/Programa de Pós-Graduação em Geografia Av. Bento Gonçalves, 9500 Prédio 43.136 - Sala 215 - Campus do Vale Bairro Agronomia - Porto Alegre - RS
 Telefone: (51) 3308 6350

DADOS DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

Nome: ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE



 Assinatura

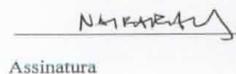
Endereço completo: Avenida Osvaldo Aranha 824/113, Bairro Bom Fim, CEP 90035-191
 Telefone: (51) 991059769.

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar.

Porto Alegre, 23 de NOVEMBRO de 2017.

NATIA HOEMEISTER

Participante da pesquisa .



 Assinatura

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

Responsáveis pela atividade: Mestrando Arthur Gustavo dos Santos Bloise e Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño.

PROJETO – LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

Você está sendo convidado para participar da pesquisa referente ao projeto LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO? Sua participação nessa pesquisa consistirá somente em responder uma entrevista. A entrevista poderá ser gravada em áudio, dependendo de sua permissão. Se permitido, o áudio será transcrito e utilizado na referida pesquisa. Você receberá uma cópia deste termo, no qual consta o telefone e o endereço do pesquisador responsável pela entrevista e o orientador da pesquisa, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

DADOS DO ORIENTADOR DA PESQUISA

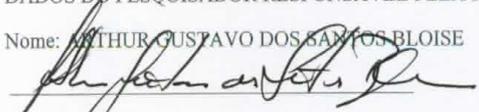
Nome: OSCAR ALFREDO SOBRAZO MIÑO


Assinatura

Endereço completo: UFRGS/Programa de Pós-Graduação em Geografia Av. Bento Gonçalves, 9500 Prédio 43.136 - Sala 215 - Campus do Vale Bairro Agronomia - Porto Alegre - RS
Telefone: (51) 3308 6350

DADOS DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

Nome: ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE


Assinatura

Endereço completo: Avenida Osvaldo Aranha 824/113, Bairro Bom Fim, CEP 90035-191
Telefone: (51) 991059769.

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar.

Porto Alegre, 23 de 11 de 2017.

LUIS ALONSO BLANCO

Participante da pesquisa


Assinatura

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

Responsáveis pela atividade: Mestrando Arthur Gustavo dos Santos Bloise e Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño.

PROJETO – LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

Você está sendo convidado para participar da pesquisa referente ao projeto LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO? Sua participação nessa pesquisa consistirá somente em responder uma entrevista. A entrevista poderá ser gravada em áudio, dependendo de sua permissão. Se permitido, o áudio será transcrito e utilizado na referida pesquisa. Você receberá uma cópia deste termo, no qual consta o telefone e o endereço do pesquisador responsável pela entrevista e o orientador da pesquisa, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

DADOS DO ORIENTADOR DA PESQUISA

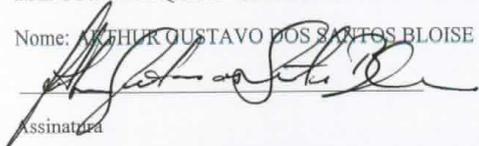
Nome: OSCAR ALFREDO SOBRAZO MIÑO


Assinatura

Endereço completo: UFRGS/Programa de Pós-Graduação em Geografia Av. Bento Gonçalves, 9500 Prédio 43.136 - Sala 215 - Campus do Vale Bairro Agronomia - Porto Alegre - RS
Telefone: (51) 3308 6350

DADOS DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

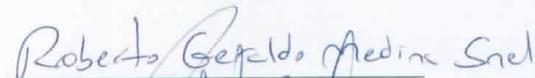
Nome: ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE

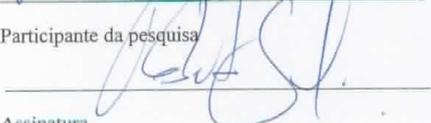

Assinatura

Endereço completo: Avenida Osvaldo Aranha 824/113, Bairro Bom Fim, CEP 90035-191
Telefone: (51) 991059769.

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar.

Porto Alegre, 05 de dezembro de 2017.


Participante da pesquisa


Assinatura

Diretor de
Teseis

Sec. Desenvolvimento
Econômico

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

Responsáveis pela atividade: Mestrando Arthur Gustavo dos Santos Bloise e Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño.

PROJETO – LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

Você está sendo convidado para participar da pesquisa referente ao projeto LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO? Sua participação nessa pesquisa consistirá somente em responder uma entrevista. A entrevista poderá ser gravada em áudio, dependendo de sua permissão. Se permitido, o áudio será transcrito e utilizado na referida pesquisa. Você receberá uma cópia deste termo, no qual consta o telefone e o endereço do pesquisador responsável pela entrevista e o orientador da pesquisa, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

DADOS DO ORIENTADOR DA PESQUISA

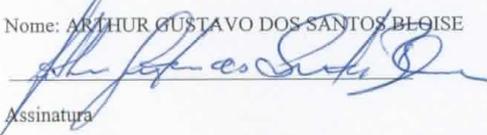
Nome: OSCAR ALFREDO SOBRAZO MIÑO


Assinatura

Endereço completo: UFRGS/Programa de Pós-Graduação em Geografia Av. Bento Gonçalves, 9500 Prédio 43.136 - Sala 215 - Campus do Vale Bairro Agronomia - Porto Alegre - RS
Telefone: (51) 3308 6350

DADOS DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

Nome: ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE


Assinatura

Endereço completo: Avenida Osvaldo Aranha 824/113, Bairro Bom Fim, CEP 90035-191
Telefone: (51) 991059769.

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar.

Porto Alegre, 15 de DEZEMBRO de 2017.


Participante da pesquisa

Assinatura

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

Responsáveis pela atividade: Mestrando Arthur Gustavo dos Santos Bloise e Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño.

PROJETO – LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

Você está sendo convidado para participar da pesquisa referente ao projeto LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO? Sua participação nessa pesquisa consistirá somente em responder uma entrevista. A entrevista poderá ser gravada em áudio, dependendo de sua permissão. Se permitido, o áudio será transcrito e utilizado na referida pesquisa. Você receberá uma cópia deste termo, no qual consta o telefone e o endereço do pesquisador responsável pela entrevista e o orientador da pesquisa, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

DADOS DO ORIENTADOR DA PESQUISA

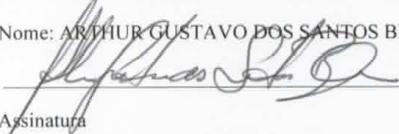
Nome: OSCAR ALFREDO SOBRAZO MIÑO


Assinatura

Endereço completo: UFRGS/Programa de Pós-Graduação em Geografia Av. Bento Gonçalves, 9500 Prédio 43.136 - Sala 215 - Campus do Vale Bairro Agronomia - Porto Alegre - RS
Telefone: (51) 3308 6350

DADOS DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

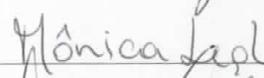
Nome: ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE

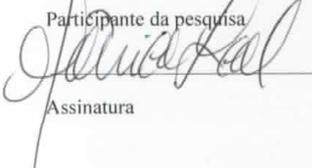

Assinatura

Endereço completo: Avenida Osvaldo Aranha, 824/113, Bairro Bom Fim, CEP 90035-191
Telefone: (51) 991059769.

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar.

Porto Alegre, 05 de Janeiro de 2018.


Participante da pesquisa


Assinatura

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

Responsáveis pela atividade: Mestrando Arthur Gustavo dos Santos Bloise e Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño.

PROJETO – LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

Você está sendo convidado para participar da pesquisa referente ao projeto LIMITES E POSSIBILIDADES DA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ: UM CASO DE MARKETING URBANO? Sua participação nessa pesquisa consistirá somente em responder uma entrevista. A entrevista poderá ser gravada em áudio, dependendo de sua permissão. Se permitido, o áudio será transcrito e utilizado na referida pesquisa. Você receberá uma cópia deste termo, no qual consta o telefone e o endereço do pesquisador responsável pela entrevista e o orientador da pesquisa, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

DADOS DO ORIENTADOR DA PESQUISA

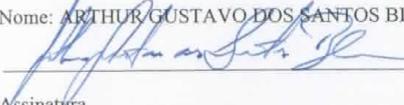
Nome: OSCAR ALFREDO SOBRAZO MIÑO


Assinatura

Endereço completo: UFRGS/Programa de Pós-Graduação em Geografia Av. Bento Gonçalves, 9500 Prédio 43.136 - Sala 215 - Campus do Vale Bairro Agronomia - Porto Alegre - RS
Telefone: (51) 3308 6350

DADOS DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DA ENTREVISTA

Nome: ARTHUR GUSTAVO DOS SANTOS BLOISE


Assinatura

Endereço completo: Avenida Osvaldo Aranha 824/113, Bairro Bom Fim, CEP 90035-191
Telefone: (51) 991059769.

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa e concordo em participar.

Porto Alegre, 13 de 12 de 2017.

Participante da pesquisa


Assinatura