

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

EDUARDO PAIVA RIBEIRO

O CAIS DO PORTO EM DISPUTA:

O PROJETO, AS NARRATIVAS E OS CENÁRIOS POSSÍVEIS

Porto Alegre, 2021

EDUARDO PAIVA RIBEIRO

O CAIS DO PORTO EM DISPUTA:

O PROJETO, AS NARRATIVAS E OS CENÁRIOS POSSÍVEIS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PROPUR-UFRGS), na linha de pesquisa Cidade, Cultura e Política, como requisito para a obtenção do título de mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Edison Belo Reyes.

Porto Alegre, 2021

CIP - Catalogação na Publicação

Ribeiro, Eduardo Paiva
O cais do porto em disputa: o projeto, as
narrativas e os cenários possíveis / Eduardo Paiva
Ribeiro. -- 2021.
140 f.
Orientador: Paulo Edison Belo Reyes.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa
de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional,
Porto Alegre, BR-RS, 2021.

1. cais do porto de Porto Alegre. 2. projeto
urbano. 3. planejamento neoliberal . 4. projeto por
cenários. 5. conflito. I. Reyes, Paulo Edison Belo,
orient. II. Título.

EDUARDO PAIVA RIBEIRO

O CAIS DO PORTO EM DISPUTA:

O PROJETO, AS NARRATIVAS E OS CENÁRIOS POSSÍVEIS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PROPUR-UFRGS), na linha de pesquisa Cidade, Cultura e Política, como requisito para a obtenção do título de mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Edison Belo Reyes.

Porto Alegre, 2021

BANCA EXAMINADORA:

Artur do Canto Wilkoszynski
UNISINOS

Bruno César Euphrasio de Mello
FA / UFRGS

Inês Martina Lersch
PROPUR / UFRGS

Ao SUS, que evitou tragédia ainda maior.

AGRADECIMENTOS

À minha família, Annelise, Luiz Mário, Rafael, Deise e Yeda, sem vocês não sei o que seria de mim.

À Alessandra e à Milkinha, meus grudes, minhas doses diárias de amor, carinho e "rancinho".

Ao Paulinho. Orientador melhor não poderia ter. Obrigado pela paciência e pelos ensinamentos. Obrigado por entender os tempos de cada um. Quando professor, te terei sempre como espelho.

Ao Artur, ao Bruno e à Martina, pelo tempo e pela possibilidade de interlocução. Obrigado por aceitarem de prontidão.

Aos melhores e mais presentes amigos que tive nos últimos anos, Gian e David; aos amigos que estão sempre presentes mesmo distantes, Marcello e Seibel. Ao Lucas, que, além da amizade, confiou-me projetar a sua casa.

Ao PROPUR e ao ensino público brasileiro pela oportunidade ímpar de aprendizado e convívio. Aos colegas de POIESE, por tornar o estudo uma experiência coletiva. Ao M19, minha turma querida, maior quantidade gente interessante por m² que já tive experiência de viver.

À Capes e ao CNPq, que a pesquisa continue resistindo. Tempos melhores virão.

RESUMO

O cais do porto é objeto central para o entendimento de importantes dinâmicas que envolveram a cidade de Porto Alegre desde sua fundação. Ao longo das últimas décadas, o local tem sido motivo de debate público e de especulação. O momento recente tem sido de avanço de propostas de caráter turístico-especulativo, de proposição de grandes transformações do lugar, como requer o planejamento neoliberal. Contudo, entende-se que o projeto imposto não dá conta da polissemia do território. Portanto, essa maneira de atuação gera reações locais contrárias, como se observa na cena-assembly, ocorrida em 2015, onde coletivos e indivíduos manifestam o descontentamento com a proposta vigente. A partir desse acontecimento, uma série de narrativas emergem, revelando desejos para o futuro do cais. Logo, esta dissertação tem por objetivo dar a ver o conflito pela explicitação dos interesses de cada agente ou agrupamento que aparece nessa disputa. Para tanto, realiza-se uma pesquisa de cunho qualitativa-exploratória, que tem como estratégia um estudo de caso cujo objeto é o cais do porto. A investigação organiza-se em três etapas, sendo: reconstrução histórica da área; reconhecimento do conflito gerado pelo projeto neoliberal; e construção de cenários para explicitar os diferentes interesses.

Palavras-chave: Porto Alegre. Planejamento neoliberal. Projeto urbano. Conflito. Narrativas.

ABSTRACT

The port is a central object for understanding the important dynamics that have involved the city of Porto Alegre since its foundation. Over the past few decades, the site has been the subject of public debate and speculation. The recent moment has been one of advancement of a tourist-speculative proposals character, suggesting significant changes in the place, as required by neoliberal planning. However, it is understood that the imposed project does not handle the polysemy of the territory. Therefore, this way of acting generates contrary local reactions, as can be seen in the assembly-scene, which took place in 2015, where collectives and individuals express discontent with the current proposal. From this event, a series of narratives emerge, revealing desires for the future of the waterfront. Therefore, this dissertation aims to show the conflict by explaining the interests of each agent or grouping that appears in this dispute. Therefore, a qualitative-exploratory research is carried out, which has as its strategy a case study whose object is the port quay. The investigation is organized in three stages, namely: historical reconstruction of the area; recognition of the conflict generated by the neoliberal project; and construction of scenarios to explain the different interests.

Keywords: Porto Alegre. Neoliberal planning. Urban design. Conflict. Narratives.

LISTA DE FIGURAS

- Fig. 01: Manifestantes em disputa na assembleia. Fonte: Guilherme Santos / SUL21. 15
- Fig. 02: Centro de Porto Alegre na virada do século XIX-XX. Fonte: arquivos do GEDURB. 34
- Fig. 03: Antigas estruturas do porto (trapiches e armazéns) em madeira. Fonte: arquivo GEDURB. 36
- Fig. 04: Vista do pórtico central do cais em direção à Praça da Alfândega. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre. 38
- Fig. 05: Conforme a legenda da imagem, lê-se: em tracejado, muros e armazéns ainda não construídos; em rosa, aterramento feito 1922; em laranja, área já aterrada; em vermelho, armazéns adquiridos pelo governo; em preto, armazéns em construção e já construídos. Fonte: Mapoteca do DEPREC. 41
- Fig. 06: Águas invadiram a Avenida Borges de Medeiros e chegaram até o Edifício Guaspari. Fonte: Jornal do Mercado. 43
- Fig. 07: Vista aérea dos armazéns e do Mercado Público ao fundo. Fonte: Jornal SUL21. 43
- Fig. 08: Refeitório do cais do porto em uso e cheio de trabalhadores Fonte: José Abraham. 45
- Fig. 09: Intervenção da artista durante a Bienal do Mercosul. Fonte: Blog Débora Bolsoni. Disponível em: <http://dbolsonimargem.blogspot.com> 46
- Fig.10: Evento no cais do porto durante a Copa de 2018. Foto: Thiago Pitrez / JC. 47

| | |
|---|----|
| Fig. 11: Projeto Cais do Porto, do ano de 1988. Fonte: Jornal JÁ. | 49 |
| Fig. 12: Prancha da equipe vencedora. Fonte: Felipe Pacheco Arquitetos. | 51 |
| Fig. 13: Implantação do projeto vencedor. Fonte: Felipe Pacheco Arquitetos. | 51 |
| Fig. 14: Montagem comparativa com imagens do projeto Portos dos Casais (esquerda) e consórcio (direita). Fonte: autor a partir de imagens de Felipe Pacheco Arquitetos e b720. | 53 |
| Fig. 15: Vista dos armazéns do projeto do consórcio. Fonte: b720 arquitectos. | 53 |
| Fig. 16: Armazéns encontram-se sem manutenção. Fonte: autor. | 63 |
| Fig. 17: <i>Print screen</i> de vídeo institucional onde governador e prefeito falam sobre as obras em fase de finalização do Cais Embarcadero. Fonte: Canal do YouTube do Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=7wkM1zyt5Fg | 64 |
| Fig. 18: <i>Print screen</i> a partir de matéria do portal GZH onde a ex-governadora celebra o projeto do consórcio. Fonte: autor. Disponível em GZH (link). | 66 |
| Fig. 19: Imagem parte de peça publicitária divulgada pelo consórcio como argumento para implementação do projeto. Fonte: Site do consórcio “Viva Cais Mauá”. | 68 |
| Fig. 20: Idem Fig. 16. Fonte: Site do consórcio “Viva Cais Mauá”. | 69 |
| Fig. 21: Vista do possível <i>skyline</i> de Porto Alegre a partir do Guaíba. Fonte: b720 arquitectos. | 71 |
| Fig. 22: Vista da implantação do conjunto, com destaque para a escala do shopping, no canto inferior direito da imagem, em relação às quadras do centro. Fonte: b720 arquitectos. | 72 |
| Fig. 23: Manifestação ocorrida durante a assembleia. Fonte: Guilherme Santos / SUL21. | 78 |

| | |
|--|----|
| Fig. 24: Manifestação ocorrida durante a assembleia. Fonte: Guilherme Santos / SUL21. | 79 |
| Fig. 25: Manifestação ocorrida durante a assembleia. Fonte: Guilherme Santos / SUL21. | 79 |
| Fig. 26: Manifestação ocorrida durante a assembleia. Fonte: Guilherme Santos / SUL21. | 80 |
| Fig. 27: Comerciantes do centro foram procurados na semana seguinte à assembleia. Fonte: <i>Print screen</i> SUL21(GOMES, 2015). | 81 |
| Fig. 28: Em entrevista, representante do coletivo aponta caráter mercadológico do projeto de 2010. Fonte: <i>Print screen</i> Revista IHU on-line (FACHIN, 2016). | 83 |
| Fig. 29: Em carta, professores da UFRGS manifestam descontentamento com projeto do consórcio de 2010. Fonte: <i>Print screen</i> SUL21 (2016). | 85 |
| Fig. 30: Em entrevista, o presidente do IAB reafirma a importância do cais do porto para a cidade. Fonte: <i>Print screen</i> Revista IHU on-line (CHAVES E FACHIN, 2015). | 87 |
| Fig. 31: Rafael Passos defendeu que se pense outra proposta para o cais do porto. Fonte: <i>Print screen</i> GZH (KLEIN 2015). | 88 |
| Fig. 32: Grandes transformações na orla são celebradas por arquitetos e urbanistas. Fonte: <i>Print screen</i> GZH (GERMANO, 2021). | 89 |
| Fig. 33: Cais Embarcadero é visto como chamariz para novos investidores. Fonte: <i>Print screen</i> GZH (FONSECA, 2021). | 90 |
| Fig. 34: Uma estrutura metálica preta foi anexada em frente ao A7. O restante da área divide-se entre espaço de lazer e de consumo. Fonte: Montagem a partir de fotos de Lauro Alves e Matheus Bruxel, ambas da Agência RBS. | 91 |
| Fig. 35: Manchete mostra a expectativa dos governantes após a inauguração | 93 |

dos Cais Embarcadero. Fonte: *Print screen* GZH (2021).

Fig. 36: Manchete mostra a expectativa dos governantes após a inauguração dos Cais Embarcadero. Fonte: *Print screen* GZH (OLIVEIRA, 2021). 94

Fig. 37: Lançamento da frente parlamentar. Fonte: *Print screen* SUL21 (GOMES, 2016). 95

Fig. 38: Projeção ocorrida durante o Porto Alegre em Cena, em 2021. Fonte: *Print screen* Instagram / Foto: Porto Alegre em Cena. 114

DIAGRAMAS

| | |
|--|-----|
| Diagrama 01: Esquema do raciocínio usado na dissertação para construção dos gráficos de polaridades. Fonte: autor. | 25 |
| Diagrama 02: Esquema geral de pesquisa. Fonte: autor. | 28 |
| Diagrama 03: Esquema de concepção dos cenários. Fonte: autor. | 99 |
| Diagrama 04: Conjunto de gráficos de polaridade com os cenários. Fonte: autor. | 100 |

SUMÁRIO

| | |
|--|-----|
| APRESENTAÇÃO | 14 |
| 1. O LUGAR: “VIDA E MORTE DE UM CAIS DO PORTO” | 29 |
| 1.1 A CONSTITUIÇÃO DE PORTO ALEGRE NA RELAÇÃO COM A REGIÃO | 30 |
| 1.2 A CONSTRUÇÃO DO CAIS DO PORTO SOB IDEÁRIO POSITIVISTA | 35 |
| 1.3 DE PEÇA CENTRAL NO COTIDIANO DA CIDADE AO MURAMENTO | 41 |
| 1.4 A LUTA PELA SOBREVIVÊNCIA | 44 |
| 1.5 CAIS MAUÁ VISADO: UMA SÉRIE DE PROPOSTAS PARA O LOCAL | 48 |
| 2. A NARRATIVA DE FUNDO: NEOLIBERALISMO E O PROJETO URBANO | 54 |
| 2.1 CONDIÇÕES GLOBAIS | 55 |
| 2.2 IMPLICAÇÕES GERAIS | 60 |
| 2.3 CATEGORIAS RELACIONADAS | 65 |
| 3. O CONFLITO ENTRE OS AGENTES | 74 |
| 3.1 A CENA PARA RANCIÉRE | 75 |
| 3.1.1 A CENA-ASSEMBLEIA | 77 |
| 3.2 AS NARRATIVAS DOS AGENTES | 80 |
| 3.2.1 COMERCIANTES | 81 |
| 3.2.2 COLETIVOS | 83 |
| 3.2.3 PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS | 85 |
| 3.2.4 ARQUITETOS E URBANISTAS | 87 |
| 3.2.5 INICIATIVA PRIVADA | 90 |
| 3.2.6 GOVERNANTES | 93 |
| 3.2.7 FRENTE PARLAMENTAR E SOCIAL | 95 |
| 3.3 O MÉTODO PARA CONSTRUÇÃO DOS CENÁRIOS | 96 |
| 3.3.1 PENSANDO POR CENÁRIOS | 101 |

| | |
|---|-----|
| 3.3.1.1 ENFIM! CAIS MAUÁ | 101 |
| 3.3.1.2 RENOVA CAIS | 101 |
| 3.3.1.3 TERMINAL DO CAIS | 101 |
| 3.3.1.4 CAIS + | 102 |
| 3.3.1.5 CAIS DESEMBARCADOURO | 103 |
| 3.3.1.6 PONTA DOS CASAIS | 103 |
| 3.3.1.7 ANTIGO CAIS | 103 |
| 3.3.1.8 PARQUE DO CAIS | 104 |
| 3.3.1.9 CAIS TRADE CENTER | 104 |
| 3.3.1.10 CCBB | 105 |
| 3.3.1.11 CAIS EMPREENDEDOR | 105 |
| 3.3.1.12 MACP | 106 |
| 3.3.1.13 SHOPPING POPULAR DO CAIS | 106 |
| 3.3.2 DISCUTINDO CENÁRIOS | 107 |
| 3.3.3 FECHAMENTO DO CAPÍTULO | 109 |
| 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS | 111 |
| 4.1 RETOMANDO A QUESTÃO DE PESQUISA | 111 |
| 4.2 QUANTO ÀS DECISÕES E ÀS DIFICULDADES TEÓRICO-METODOLÓGICAS. | 114 |
| 4.3 “E SE FOSSE...”, OU “O QUE DAÍ RESULTA?” | 116 |
| REFERÊNCIAS | 121 |
| FONTES CONSULTADAS | 123 |
| ANEXOS | 127 |

APRESENTAÇÃO

O cais do porto é objeto central para o entendimento de importantes dinâmicas que envolveram a cidade de Porto Alegre. Com isso em vista, retorna-se ao final do século XIX e início do século XX, onde, sob o ideário de governos positivistas, a cidade passou por significativas mudanças na expectativa de torná-la mais ordenada frente ao crescimento demográfico. Esse fator trouxe consigo a necessidade de transformar a estrutura de trapiches da época em um verdadeiro cais, cuja formatação foi avançando e não cessou na sua inauguração oficial em 1921.

Posteriormente, a substituição da matriz de transporte (fluvial por rodoviário), somada ao aumento do calado das embarcações, trouxe, a partir da década de 60, a diminuição das atividades portuárias e, em consequência, conduziu o cais a um período de obsolescência – ainda que outras atividades viessem a acontecer, como a Feira do Livro e a Bienal do Mercosul. Paralelamente a isso, o cais teve sua face voltada ao centro murada, em 1974, como resposta às cheias do Guaíba (cujo episódio mais traumático aconteceu em 1941) que trouxeram prejuízos à cidade. O elemento muro criou uma barreira que sobressai 3m acima do nível do solo e trouxe consigo a narrativa popular de que “a cidade se vira de costas para o Guaíba”.

Ao longo das últimas décadas, o cais tem sido motivo de debate público e de especulação. Ideias variadas já foram ventiladas, mas (quase) nenhuma seguiu em frente. O momento recente tem sido de avanço de propostas de caráter turístico-especulativo, de proposição de grandes transformações do lugar como requer o planejamento neoliberal. A mais recente tentativa de revitalização, cujo projeto data de 2010, aconteceria em formato de concessão, onde o poder público cederia a área para um consórcio misto (espanhol e brasileiro, que foi concorrente único na época do edital), que ficou encarregado da reformulação de toda área do porto, compreendendo o Cais Mauá, o Cais Marcílio Dias e o Cais Navegantes. O projeto, de autoria de do escritório b720 e de Jaime Lerner, foi apresentado no ano seguinte através de imagens *renderizadas* e de maquete física. Entretanto, foi motivo de controvérsia devido ao seu caráter impositivo (tendo em vista que o processo não contemplou participação popular) e ao grande número de áreas comerciais –

especialmente ao fato de englobar torres corporativas, um *shopping center* e estacionamento para cerca de 4 mil veículos.

Sendo assim, coletivos populares articularam-se para contestar as decisões e os elementos arquitetônico-urbanísticos propostos através de manifestações em espaço público e, inclusive, por vias legais. No ano de 2015, acontece uma assembleia de apresentação do projeto à sociedade que acaba explicitando os diferentes desejos de cais. O episódio, tido aqui como disparador do conflito, teve confronto por meio de palavras de ordem de manifestantes contrários e favoráveis àquele projeto (Figura 01).



Figura 01: Manifestantes em disputa na assembleia. Fonte: Guilherme Santos / SUL21

Logo, a cena da assembleia traz questões que se pretendem responder na sequência desta dissertação: quais seriam os diferentes desejos de cais? Qual o papel do projeto mediante o caráter conflitivo do território urbano? Que outros cenários não considerados poderiam ser extraídos das narrativas discursivas dos agentes interessados no território?

De qualquer modo, para além das questões específicas do projeto de 2010, o conflito é desencadeado por um projeto fruto de um tipo de planejamento que apresenta soluções

parecidas para contextos diferentes: o chamado planejamento estratégico. Fortalecido no final do século XX com o caso de Barcelona, propõe soluções para cidades que queiram vender sua imagem e atrair o capital transnacional. Esse tipo de planejamento sugere um passo a passo a quem queira ter êxito na implementação desses Grandes Projetos Urbanos (GPUs) que abarcam desde aspectos político-sociais, até a tipologia das arquiteturas espetaculares. As intervenções acontecem, primordialmente, em locais cujas funções iniciais foram revistas ao longo do tempo, contudo que mantêm posição favorável na malha da cidade, como áreas portuárias (as chamadas frentes d'água) ou distritos industriais.

Esse tipo de planejamento é resultado do avanço da racionalidade neoliberal que vem se mostrando com um sistema expandido capaz de passar por crises e reinventar-se de modo a não ser superado. Vindo do liberalismo, um sistema econômico que pregava a retirada do Estado na economia – pois o mercado autorregular-se-ia – o neoliberalismo, por outro lado, requer a presença do governo enquanto parceiro capaz de fornecer as autorizações e de assumir os riscos perante as proposições especulativas. Logo, transborda do campo da economia de mercado para assumir-se enquanto lógica presente, inclusive, dentro do aparato estatal, moldando novas relações. Entende-se assim o planejamento estratégico dos grandes projetos urbanos como fruto e como exemplar do avanço da racionalidade neoliberal, por suas características: baseia-se na competição entre cidades; não assimila a diferença presente no território; e busca contemplar usuários particulares através de arquiteturas voltadas ao consumo e ao retorno financeiro. Para tanto, faz-se pensar que projeto seria capaz de abraçar a polissemia presente nas cidades.

O fato é que o conjunto de fatores locais (importância histórica, característica própria conflitiva do território urbano e natureza do projeto neoliberal) conduz a questão a um ponto de fricção, a uma cena que expõe o conflito, explicitadora dos diferentes desejos de cais. Esse evento, no ano de 2015, é tido aqui como o estopim das disputas em meio público, visto que é a partir dele que se intensificam a produção de narrativas discursivas na mídia. Dessa maneira, volta-se aos meios de comunicação para entender que agentes falam e que significados transparecem de suas falas para, a partir delas, criar cenários futuros de cais, tensionando a disputa atual.



Para discutir esse objeto em disputa, chamado cais do porto de Porto Alegre, busca-se compreender a sua importância para a cidade enquanto função passada, mas também, de modo expandido, a relação da cidade com a água, retornando aos ditos eventos fundadores e chegadas dos habitantes que constituíram os primeiros assentamentos. Para situar-se no conjunto de bibliografia já disponível sobre o cais do porto, busca-se, nos repositórios digitais acadêmicos, teses e dissertações de autores e autoras que já tenham trabalhado com os temas “cais do porto” e “Cais Mauá”, como forma de amparar a discussão e de correlacionar pesquisadores. Como resultado, encontra-se estudos focados na espetacularização do cais e sua possível gentrificação, a partir do projeto de 2010, como o caso de Barbosa (2016). Também a partir do projeto do consórcio, Bloise (2018) entende o cais do porto como um caso de marketing urbano, pois apresenta alguns elementos que se repetem como as parcerias público-privada e a venda da imagem que busca inserção na economia global. Já o trabalho de Trevisan (2004) trata do cais do porto enquanto vazios urbanos, ou zona intersticial de áreas desocupadas pela substituição da atividade produtiva. A autora retoma aspectos históricos de cais que foram de grande auxílio para esta dissertação. Vieira (2011) faz uma comparação, através de uma abordagem etnográfica, entre o cais de Porto Alegre e o Puerto Madero, onde especula que, como aconteceu em Buenos Aires, o cais, revitalizado nos moldes do projeto de 2010, viria a trazer benefícios específicos que não se espalhariam para o restante da cidade e para a população em geral. Alves (2005) aborda o objeto com um recorte temporal específico da administração estadual sob o comando do Partido Republicano Rio-Grandense, no período de 1895 a 1930, período de grandes mudanças nos canais que dão acesso à cidade, no porto e no seu entorno. O trabalho do autor foi de grande contribuição para o entendimento do pensamento predominante no poder público da época e para, no seguimento, estabelecer possíveis comparações com o contexto contemporâneo. Bulhões (2004) faz uma cronologia das propostas e entrevista alguns personagens importantes. Junior (2017) elabora uma pesquisa etnográfica que se aproxima dos coletivos de ativismo urbano que estiveram engajados em apontar contradições dos projetos. A tabela abaixo é resumo do processo:

| TÍTULO DA PESQUISA | AUTOR (A) | NÍVEL | PPG | UNIV. | ANO |
|---|----------------------------------|-----------|-------------------------|----------|------|
| A construção do porto de Porto Alegre 1895-1930: modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado. | Augusto Alves | Mestrado | Propur | UFRGS | 2005 |
| Rio-centro: a relação do guaíba com a área central de Porto Alegre. | Thiago Murada Bulhões | Mestrado | Propar | UFRGS | 2004 |
| Um porto vazio no centro da capital gaúcha. vazios urbanos na cidade contemporânea: situação atual e propostas para sua utilização. | Tais Trevisan | Mestrado | Arquitetura e Urbanismo | UFBA | 2004 |
| As revitalizações dos espaços portuários de Puerto Madero – Buenos Aires – e do Cais Mauá – Porto Alegre – e suas relações com o entorno, por uma análise de aproximação. | Otávio Augusto Diniz Vieira | Mestrado | Geografia | UFRGS | 2011 |
| Espaço em disputa: cenários e visões da requalificação do Cais Mauá. | Marcel Silveira Barbosa | Mestrado | Geografia | UFRGS | 2016 |
| Um porto em contradição. memória política, engajamento e revitalização urbana na proposta de requalificação do Cais Mauá em Porto Alegre-RS. | José Luis Abalos Junior | Mestrado | Antropologia Social | UFRGS | 2017 |
| Limites e possibilidades da revitalização do Cais Mauá: um caso de marketing urbano? | Arthur Gustavo Dos Santos Bloise | Mestrado | Geografia | UFRGS | 2018 |
| Direito à cidade, colonialidade e território: a disputa pelo Cais Mauá, em Porto Alegre. | Karina Macedo Gomes Fernandes | Doutorado | Direito | Unisinos | 2019 |

Tabela 01 - Pesquisadores e pesquisadoras cujos trabalhos serviram de base para o objeto. Fonte:

autor.



O fator disparador para a escolha do *locus* de pesquisa foi a disputa presente no território. Como dito, entende-se que o conflito é inerente ao projeto urbano, entretanto, há elementos que condicionam e, até mesmo, acentuam as dissidências. O projeto do consórcio é problemático por motivos que se encontram anteriormente a sua configuração enquanto proposição arquitetônica-urbanística, pelo caráter fechado do processo de projeto não lhe garante legitimidade para tratar da multiplicidade da cidade. Para assimilar os fatores que levaram a conjuntura do cais do porto, faz-se necessário analisar o projeto do consórcio enquanto reflexo de um sistema que perpassa os aspectos locais para encaixar-se em uma categoria global de intervenções em similaridade. Sob esse ponto de vista, trata-se da racionalidade neoliberal, enquanto pano de fundo, que cria condições para que se proliferem exemplares do planejamento estratégico mundo afora ao longo das últimas décadas, frequentemente, em frentes d'água.

A partir de experiências exteriores, constrói-se narrativas discursivas que justificam a implementação do projeto. O sucesso econômico de tais operações requer que as cidades atuem como empresas, capazes de competir pelo capital de investidores, cabendo ao Estado conferir-lhes condições, aliando-se a essa lógica. Entretanto, posto que a cidade é plena de desejos diversos, a atuação desses agentes alheios ao território gera reações locais contrárias aos processos de hegemonização resultantes do planejamento neoliberal – como marca a cena-assembleia e a atuação de coletivos populares.

Sendo assim, o que se propõe é pensar o objeto a partir da situação conflitiva para, a partir dos diferentes desejos de cais que vem à tona em domínio público, tensionar a disputa que, em um primeiro momento, aparece como dicotômica: entre aqueles favoráveis e aqueles contrários à revitalização. A explicitação do conflito como propõe-se aqui é uma forma de espacializar os desejos de cada agente ou agrupamento, logo, o material elaborado possibilitará abrir o leque de possibilidades para pensar o território de outro lugar, trazendo uma nova visão sobre o problema.



O objetivo geral deste texto é dar a ver o conflito oriundo das diferentes narrativas presentes no caso do projeto do cais do porto em Porto Alegre. Os objetivos específicos deste trabalho são: reconstruir, historicamente, o significado do cais do porto para Porto Alegre; evidenciar o discurso neoliberal que sustenta uma visão de ocupação do local; reconhecer as diferentes narrativas e explicitá-las através de cenários.

A área do cais tem importância histórica para a cidade desde a incipiente estrutura de trapiches, passando pela fase de industrialização e desenvolvimento econômico, até o momento contemporâneo, em que seu futuro desponta como importante pauta para a cidade. Logo, almeja-se, como forma de situar o objeto, reconstruir aspectos históricos do lugar, desde sua fundação (ressaltando o pensamento da época), passando pelas propostas de intervenção pós-encerramento das atividades portuárias, até eventos recentes contemporâneos à escrita da dissertação.

Embora, em um primeiro momento, a disputa apareça polarizada entre agentes favoráveis e contrários ao projeto (de 2010), há diferentes nuances nos discursos. Como uma forma de clarificar as intenções que transparecem nas narrativas discursivas presentes nos meios de comunicação, mas também de gerar pensamento crítico a partir do material elaborado – enquanto suporte para a criação dos cenários –, pretende-se evidenciar a representação dos desejos dos agentes na mídia.

Como resultado dos procedimentos adotados no objetivo descrito anteriormente, pretende-se (a partir de palavras-chave extraídas das narrativas discursivas dos agentes e usadas para criar gráficos de polaridades) construir cenários capazes de proporcionar novas visões sobre o problema, reconhecendo que a cidade é diversa e deve considerar os múltiplos condicionantes no seu processo de planejamento.



Sobre a metodologia: esta pesquisa consiste em estudo de caso, abordando a problemática em torno das disputas envolvendo o cais do porto de Porto Alegre: o conflito em torno dos projetos e dos desejos para o local. A pesquisa teórica foi realizada sob um enfoque qualitativo, pois é entendida como um conjunto de práticas interpretativas que visam tornar um fenômeno visível, sendo capaz de trabalhar com paradoxos e incertezas. A análise dos dados não foi feita de maneira estatística, mas usada para descrever o objeto a partir do ponto de vista dos seus atores (SAMPIERI et al., 2013). Com base em referencial teórico, será elaborada a pesquisa a nível descritivo, embora o objetivo de mostrar uma nova visão sobre o problema aproxime-a também de pesquisas de cunho exploratório, como explica Gil (2010), pois é possível, mesmo após a coleta dos dados e sua análise, que se retome a questão de pesquisa para oferecer novas perspectivas e para formular perguntas, em um movimento de avanço e retorno às etapas anteriores.

Para contextualizar o fenômeno, elabora-se, no capítulo 01, uma reconstituição da importância da área portuária para a cidade, como uma forma de situar o objeto. Para reconstruir a história do cais do porto, assim como suas propostas de intervenção, realiza-se, portanto, pesquisa bibliográfica em livros, teses e dissertações. Ainda no primeiro capítulo, como complementação das informações, utiliza-se análise documental a partir de periódicos e de portais de notícias, para tratar dos acontecimentos contemporâneos. Da mesma forma, o tratamento da teoria acerca do planejamento estratégico e da racionalidade neoliberal, presentes no capítulo 02, dá-se por meio de pesquisa bibliográfica em literatura condizente, primando por pesquisadores e pesquisadoras brasileiros(as) como forma de contextualizar no panorama nacional.

A análise documental é repetida no capítulo 03, buscando conhecer os agentes e suas narrativas discursivas que explicitam seus desejos para o lugar, visando constituir a argumentação em torno das disputas em domínio público. Constituem o corpus das narrativas reportagens feitas a partir do ano de 2015, momento onde, após a apresentação do projeto do consórcio em assembleia pública, intensifica-se o debate e apresentam-se (ou são apresentados) diferentes agentes que revelam suas preferências para o local. Os dados foram coletados ao longo dos anos de 2020 e 2021. A seleção das reportagens deu-se pelo

seu conteúdo: deveria apresentar um agente de maneira evidente (seja ele indivíduo ou entidade) e indicar desejos para o caso a partir de opiniões ou críticas a determinado projeto. A seleção das reportagens deu-se por saturação de modo que as repetições foram descartadas. Os nomes dos agentes foram replicados das reportagens.

Ao final do terceiro capítulo, enquanto experimentação, busca-se abrigo na teoria dos cenários o método para tensionar e produzir novas perspectivas sobre o problema de pesquisa. A construção ocorre a partir de palavras-chave interpretadas dos discursos dos agentes para, a partir delas, produzir gráficos de polaridades. No encontro, no cruzamento das palavras, constrói-se cenários onde para cada qual é dado um nome condizente. Na sequência, busca-se imagens que reforcem o sentido de cada um, construindo painéis. O pensamento por cenários segue na esteira de Reyes (2015), que entende a metodologia enquanto possibilidade de tensionar o território pelo conflito, associando complexidades no processo de projeto.

Reforça-se a opção de utilizar cenários como meio, e não como um fim, portanto, o projeto *por* cenários. O projeto por cenários são experimentações que permitem desconstruir o consenso presente. nesse fluxo, produzem rachaduras, verdadeiras possibilidades de ir ao encontro do outro, de se deixar ver por outra lente. isso só é possível se a produção de fissura é feita a partir de um desejo utópico. O utópico funciona menos como uma idealização futura e mais como uma produção de uma visualização das diferenças situadas no momento presente (REYES, 2015, p. 101).

O ato de projetar o território, para o autor, lida com a imprevisibilidade. Afinal, projeto é forjar o futuro em relação com o passado e o presente. O passado tem as marcas e os valores que constituem o tecido das cidades, já o presente é o lugar das disputas, ou “se o passado é memória, o futuro é desejo” (REYES, 2015, p.13). Portanto, o autor sugere que se pense o projeto urbano a partir da expressão “e se fosse...”, pois: “

É uma expressão que se abre para uma construção de futuro que se expressa em uma narrativa, ou várias narrativas que se estruturam em si, ou se anulam, ou se complementam, ou...” (REYES, 2015, p.14).

Nesse sentido, seria possível abalar as certezas sobre o lugar, escapando da síntese definitiva. Logo, o pensamento por cenários é uma conversa que possibilita a inclusão do outro. Em contraposição ao processo de projeto tradicional que trabalha na relação direta problema-solução, propõe-se uma metodologia que se deixa afetar por exterioridades antes da configuração do projeto em “desenho”, adicionando complexidade por relações paradoxais, não resolutivas. Então, o conflito torna-se disparador do projeto, abrindo espaço para a alteridade e a efetivação do diálogo, aumentando o acolhimento das diferenças, constituindo um lugar para criação conjunta.

Como escapa da síntese inicial, tal processo permite pensar o território levando em consideração a natureza de relações conflitivas que o compõem. Como proposição, pensa-se por cenários que produzem reflexão sobre a situação presente, logo, a possibilidade de realização não é importante, uma vez que a criação destes visa, primordialmente, desestabilizar as convicções fixadas. Portanto, os cenários trabalham com uma noção de futuro, porém não tentando antecipar realidades possíveis, mas operando na noção de porvir, já que “nesse sentido, os cenários são operativos de um presente em tensão, e não de um futuro idealizado” (REYES, 2015, p. 100).

Por não terem compromisso com a realização futura, os cenários podem ser alterados. Nesse sentido, são sistemas abertos. Abrir-se à exterioridade durante o processo de projeto significa aceitar uma pluralidade de visões acerca de um problema. Os cenários não buscam uma alternativa que traduziria o território, “pelo contrário, os cenários se apresentam como uma possibilidade de conversação. Essa abertura para uma conversa pode e deve estar apoiada em vários e não somente um único cenário”, como coloca Reyes (2015, p. 186). Sendo assim, o caminho forja-se no confronto *entre*.

Uma vez que estejam explicados os pressupostos teóricos, mostra-se como se estrutura o método que será usado para operar com as narrativas dos agentes. São adotados os seguintes passos:

- 1) Reconhecimento dos agentes e das narrativas;
- 2) Interpretação das narrativas e redução em palavras-chave (polos);

- 3) Criação de cenários a partir do gráfico de polaridades, no tensionamento entre polos;
- 4) Aproximação de imagens que simbolizem os cenários;
- 5) Construção textual dos cenários.

Como Reyes (2015) coloca, as etapas para criação de cenários não devem ser rígidas, pode-se alterá-las desde que se considere as premissas teóricas, pois a atenção está no tratamento dos dados e não na forma de obtê-los.

O gráfico de polaridades é um instrumento de projeto que possibilita organizar os cenários. O gráfico é estruturado a partir de dois eixos entrecruzados. Os eixos representam forças conflitivas que se apresentam significativas no desenvolvimento do território. Em cada extremidade do eixo posiciona-se um conceito que expressa um desses conflitos. Ao posicionar um dos conceitos, o outro surge como seu antagonista, dialogando de maneira inversa com o primeiro (REYES, 2015, p. 196).

O processo está sintetizado no diagrama abaixo (Diagrama 01). Em suma, os cenários são compostos por texto e imagens que ajudam a imaginá-lo. Como explica Reyes (2015), o texto auxilia na construção de um sentido, um relato presente e coerente que estabeleça vínculo com o território; já as imagens atuam na sua visualização, atuando como um painel de fotografias que tem a capacidade de estabelecer relação com a realidade, “[...] as imagens funcionam como estabilizadoras e desestabilizadoras do sentido” (2015, p. 202). Por último, resta a interpretação, estabelecendo uma conversa *entre*, já que, isoladamente, os cenários perdem o valor, portanto, as imagens têm relevância quando lidas em conjunto.

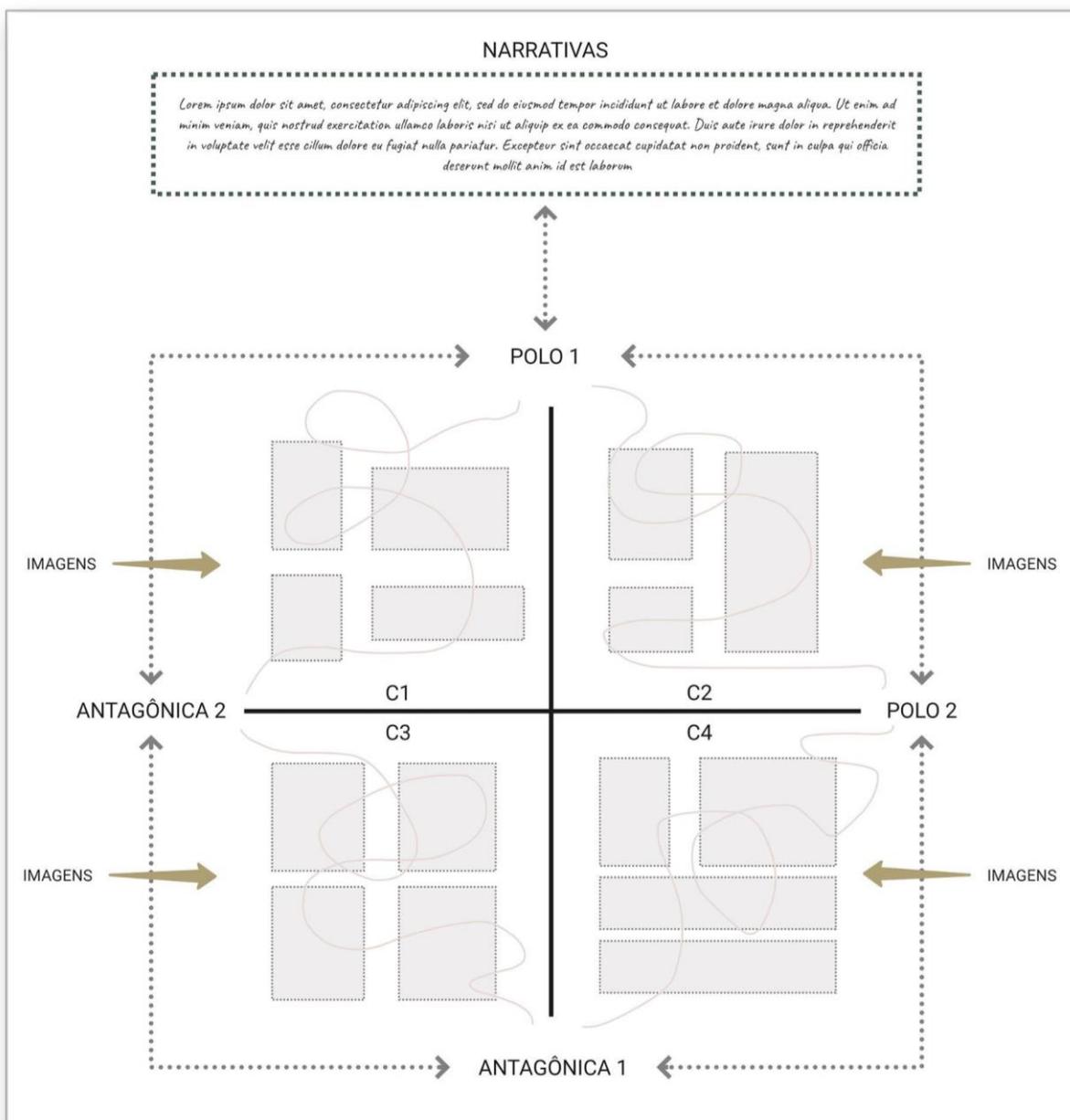


Diagrama 01: Esquema do raciocínio usado na dissertação para construção dos gráficos de polaridades. Fonte: autor.



Como estrutura, esta pesquisa está dividida em três capítulos, como segue:

O capítulo 1, O LUGAR: “VIDA E MORTE DE UM CAIS DO PORTO”, busca ser uma cronologia do cais do porto, recuando às dinâmicas iniciais de fundação de Porto Alegre para enaltecer a preponderância da sua relação com as águas do Guaíba. Para tanto, foi estruturador o trabalho das professoras Dóris Maria Muller e Célia Ferraz de Souza (2007) acerca da evolução urbana de Porto Alegre. De forma análoga, outro texto de Souza (2010) foi fundamental, a sua tese de doutorado convertida em livro sobre o Plano de Melhoramentos de 1914, que permitiu complementar e agregar informações à pesquisa iniciada com o primeiro título.

Como referido anteriormente, buscou-se em repositórios acadêmicos (Lume e Capes) trabalhos que pudessem adicionar informações específicas sobre o cais do porto, que foram trazidas aqui por Alves (2005), Trevisan (2004), Junior (2017) e Bulhões (2004). Esses autores foram importantes, pois (à exceção de Alves, que trabalha com um período específico) tratam também das propostas posteriores ao encerramento das atividades portuárias, para onde este texto segue. A fim de complementar informações, especialmente dos eventos contemporâneos, buscou-se agregar fontes de portais de notícias, como Jornal JÁ, SUL21, GZH e Jornal do Mercado. Tal referencial teórico permitiu reconstituir aspectos históricos do cais do porto, entender as necessidades da cidade na transição entre séculos, assimilar o ideário positivista dos governantes da época e marcar o período onde o cais deixaria de ser porto para ser alvo de desejos diversos.

No capítulo 2, A NARRATIVA DE FUNDO: NEOLIBERALISMO E O PROJETO URBANO, pretende-se inserir os projetos e os desejos de cais do porto no panorama global de grandes intervenções urbanas, onde o neoliberalismo está instaurado como pano de fundo das relações, sobretudo na associação dependente cidade-capital privado e seu reflexo no planejamento e projeto urbanístico. Para isso, foi determinante a obra de Harvey (1996 e 2006), pois o geógrafo mostra como, a partir da sua capacidade de renovação, o capitalismo volta suas atenções às cidades para se reinventar e produzir novas fontes de especulação. Da mesma forma, Rolnik (2019) ajuda a compreender como o Estado atua em cooperação à

financeirização dos espaços urbanos. Já Dardot e Laval (2016) evidenciam a passagem do neoliberalismo enquanto sistema econômico para tornar-se racionalidade, moldando relações contemporâneas. Uma vez que estejam marcadas as condições globais de sustentação das práticas, propõe-se entender como o neoliberalismo manifesta-se no território. Vainer (2013) trata do surgimento da categoria planejamento estratégico, vista aqui como manifestação neoliberal no campo do urbanismo. Para minimizar as complexidades que envolvem um projeto urbano, o autor explica que é desenvolvida, por parte de consultores catalães, uma espécie de cartilha estabelecendo condições caso a cidade queira competir pela atração de projetos que prometem ser a força motriz das transformações e do desenvolvimento econômico. De forma complementar, por meio do texto de Novais e Oliveira (2013), permitiu-se categorizar e aprofundar as dimensões das proposições, fazendo relações com o projeto do consórcio de 2010 para o cais de Porto Alegre.

No capítulo 3, O CONFLITO ENTRE OS AGENTES, uma vez que se tenha compreendido como funciona a formulação do planejamento neoliberal, assume-se o projeto do consórcio de 2010 enquanto seu exemplar – o qual, pelas características impositivas e exteriores ao território, gerou reações contrárias de agentes locais. Trabalha-se a explicitação do conflito a partir da assembleia, no ano de 2015, que marca a intensificação na produção de narrativas discursivas, manifestando desejos para o futuro do cais. Reflete-se acerca desse acontecimento a partir do conceito de *cena* de Rancière, que dá a ver o caráter político por meio de um desentendimento. Embora a cena-assembleia tenha transcorrido entre vaias e aplausos daqueles contrários e favoráveis às proposições, não se acredita em uma dicotomia dos quereres. Logo, busca-se entender que outros desejos aparecem na mídia e quem são os agentes que falam em nome deles. Uma vez mapeadas e interpretadas as narrativas, tira-se palavras-chave que servem para a construção de cenários, com gráficos de polaridades. A metodologia dos cenários, como pensa Reyes (2015), serve para abrir o projeto a outras afetações, trabalhando a partir do dissenso para tensionar a situação presente.

No capítulo 4, CONSIDERAÇÕES FINAIS, avalia-se o percurso adotado, a questão de pesquisa, o objetivo geral e os objetivos específicos. É feita uma reflexão quanto às

dificuldades teórico-metodológicas e encaminha-se os possíveis desdobramentos de pesquisa.

...

O diagrama (Diagrama 02) ilustra o conteúdo desta apresentação. Os pontos destacados na extremidades são referentes aos capítulos 1, 2 e 3; entre eles, em um triângulo sobreposto, tem-se os tempos passado, presente e futuro, conversando com a teoria dos cenários e a necessidade de se reconhecer o passado para tensionar o presente a partir de um futuro porvir; internamente, estão palavras e conceitos que se conectam e espalham a partir do conflito central.

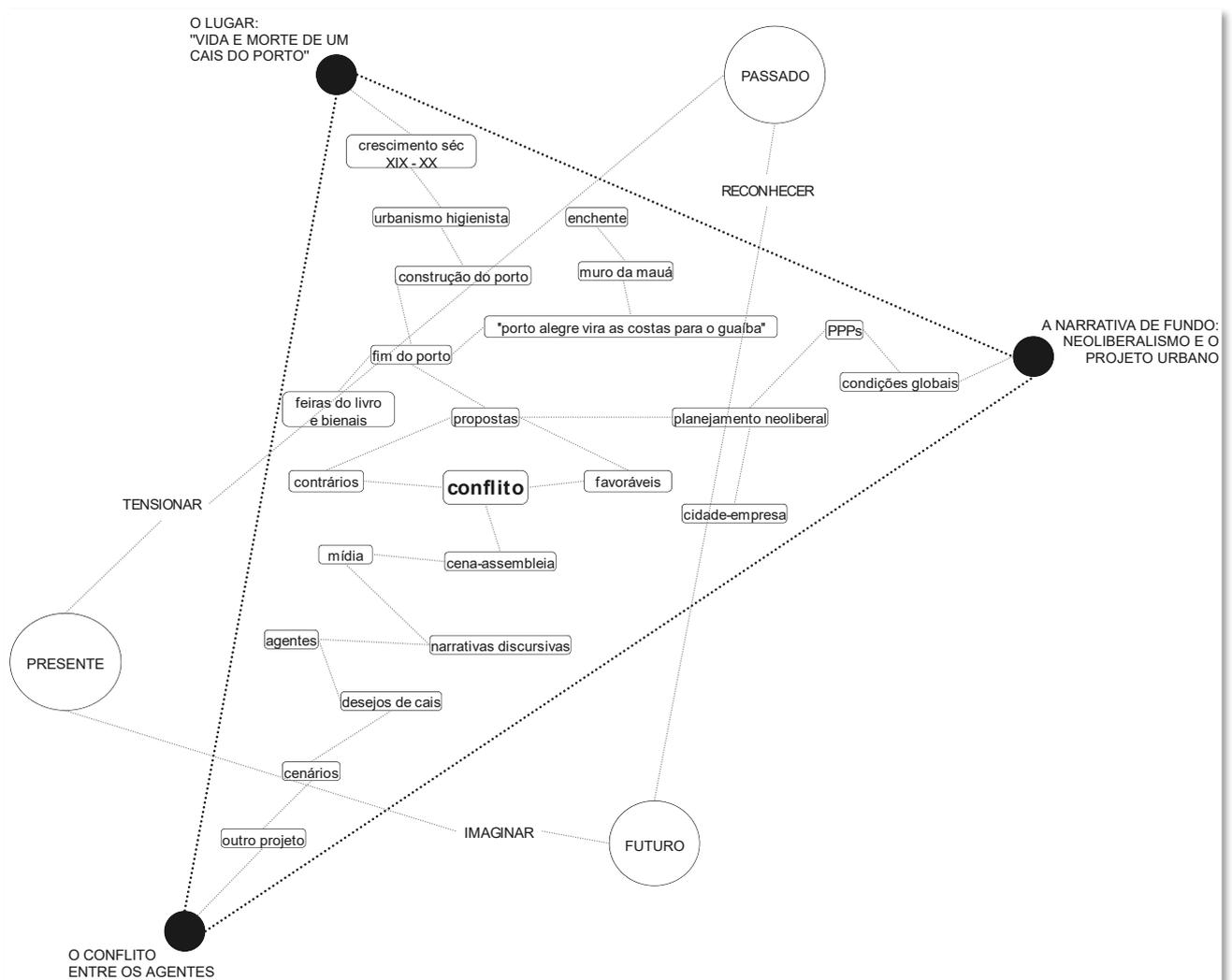


Diagrama 02: Esquema geral de pesquisa. Fonte: autor.

1. O LUGAR:

“VIDA E MORTE DE UM CAIS DO PORTO”

Os grandes projetos urbanos do final do século XX e começo do século XXI – dos quais o cais de Porto Alegre pretende fazer parte se consideradas algumas das proposições atuais – costumam ter em comum a localização privilegiada em relação à malha da cidade, pois fazem parte de um passado onde o grão urbano era bastante menor, logo as zonas industriais ou os portos ficavam próximos aos locais de moradia e aos edifícios institucionais. Com o avanço das técnicas e o crescimento das cidades, essas estruturas tornam-se inaptas para as novas demandas, contudo, continuam bem inseridas na malha urbana que cresce em sua volta.

Logo, esses locais ajudam a contar como aconteceu a evolução das cidades. Com o cais de Porto Alegre não é diferente. A capital gaúcha estabeleceu-se por sua posição geográfica, condição de proteção dos ventos e acesso à navegação. É o que vemos no texto de Souza e Muller (2007) que ajuda a estruturar o capítulo. A obra das autoras faz uma retrospectiva da evolução urbana de Porto Alegre desde a chegada dos casais de açorianos, que viriam a estabelecer o primeiro povoado, e marca, ao longo de cinco capítulos, períodos de evolução, destacando elementos primordiais da cidade e de sua relação com a região. Soma-se a esse, os trabalhos acadêmicos de Trevisan, Vieira, Bulhões e Alves de modo a complementar informações relacionadas aos acontecimentos que se sucederam, especialmente àqueles relativos ao avanço do século XX, a medida que o cais do porto começa a adquirir contornos finais.

Como fonte para acontecimentos recentes¹, também são usadas matérias de jornais que ajudam a constituir os eventos importantes que moldaram a relação do cais do porto com o centro da cidade (como a enchente de 1941 e a posterior construção do muro da Avenida Mauá), dos usos esporádicos (como a Feira do Livro ou a Bienal do Mercosul), ou

¹ Ou pela dificuldade em acessar bibliotecas, já que a dissertação está sendo escrita em período de pandemia.

das propostas de intervenção que foram ventiladas, especialmente, a partir do final da década de 80, que são de caráter variado.

Em suma, o presente capítulo busca ilustrar os acontecimentos referentes ao objeto de estudo e introduzir as dinâmicas que levam à “vida e morte de um cais do porto”.

1.1 A CONSTITUIÇÃO DE PORTO ALEGRE NA RELAÇÃO COM A REGIÃO

A fim de situar o objeto de estudo, optou-se por começar com uma breve retomada da importância histórica do cais do porto para Porto Alegre, como forma de se compreender a relevância do local para o desenvolvimento da cidade. Parte-se do entendimento de que quanto mais se conhece do passado do local, maior valor se dará para as atuais disputas, alimentando-as de simbologias e de significados, na intenção de enriquecer o problema de pesquisa. Com a informação do panorama histórico do cais, será possível complementar as narrativas e os desejos de cada período, estabelecendo diálogo com as proposições projetuais que se formulam na atualidade.

A publicação base para a elaboração deste capítulo do trabalho é a “Porto Alegre e sua evolução urbana”, das professoras Célia Ferraz de Souza e Dóris Maria Muller, pois foca, justamente, nos “fatores que induziram o crescimento e o desenvolvimento da cidade” (2007, p. 10) de maneira objetiva através de uma análise que leva em consideração aspectos populacionais, socioculturais, econômicos, político/administrativos e locacionais. Com base em uma reconstituição de cunho historiográfico, propõe-se que se passe pelos principais fatos que levaram à construção do porto, de modo a dar um panorama geral do período.

O desenvolvimento da capital e da região está, intimamente, ligado ao Guaíba, ao porto e às possibilidades de exploração comercial pelo escoamento da produção local. É o que deixam claro as autoras quando elaboram as fases de desenvolvimento da cidade que correspondem aos capítulos de sua obra: a) ocupação do território, de 1680 a 1772, período em que surgem os primeiros povoados e que marca a chegada dos açorianos ao que viria a ser Porto Alegre; b) produção do trigo pelos açorianos e escoamento, de 1772 a 1820; c) imigração, de 1820 a 1890, que marca a vinda de imigrantes que auxiliam na diversificação da produção agrícola da região, ajudando na consolidação das atividades portuárias (embora no mesmo período, entre-imigrações, ocorra estagnação econômica pela Guerra dos

Farrapos); d) industrialização, de 1890 a 1945, período de grande investimento na construção do cais do porto, na abertura de ruas, aterramentos, alargamentos e modernizações típicas da ascensão burguesa pós-revolução industrial; e) metropolização, de 1945 até o momento da elaboração do livro (1977 a 1979, ainda que as autoras sustentem que os anos 80 e 90 não trouxeram mudanças significativas que peçam um novo período, buscou-se complementar com outras publicações o período não coberto pela obra), que trata das consequências advindas do desenvolvimento industrial.

A primeira fase, ocupação do território (1680 a 1772), é marcada pela dinâmica nas disputas por terras entre os impérios português e espanhol. Até então, dois séculos após o período do “descobrimento” e do início da colonização e da extração de riquezas locais, o território rio-grandense não despertara tanto interesse, como destaca Trevisan (2004). Inicialmente, o que hoje é o Rio Grande do Sul pertencia ao império espanhol (conforme o estipulado pelo Tratado de Tordesilhas, de 1494) que preferia explorar o estuário do Rio da Prata em busca de metais preciosos. Contudo, existiam movimentações de campanha nas cercanias do território rio-grandense. O princípio que regia o acordo entre os impérios na disputa por terras era o do *uti possidetis*, onde cada explorador ficava com o que já havia ocupado (SOUZA; MULLER, 1997, p. 39). Nessas dinâmicas da época, o império português vai avançando em terras espanholas a partir do povoado de Laguna (1686) que marca o ponto de expansão bandeirista às terras mais ao sul. Até 1750, a movimentação era de caráter militar com componentes de estância sem maiores marcas de desenvolvimento, como classificam as autoras.

As terras começam a ganhar outro destino com o Tratado de Madri, onde acontece a troca de Colônia do Sacramento (de posse portuguesa) pelas Missões (de posse espanhola). Esse fato marca a origem do que viria a ser a capital, já, para as Missões, dirigiam-se os sessenta casais de açorianos, vindos da Vila de Rio Grande (fundada cerca de 20 anos após Laguna), e que acabam por ser impedidos de chegar no destino por conta da demora na demarcação das terras, terminando por fixar-se em Porto de Dorneles, que depois se chamaria Porto dos Casais e, enfim, Porto Alegre (TREVISAN, 2004). Sendo assim, a dinâmica que dá origem à cidade acontece nas trocas e nas apropriações de caráter estratégico-comercial entre impérios com vista na exploração dos potenciais da região. O

potencial agrícola, somado a características geográficas do território, é decisivo para o desenvolvimento do que viria a ser a capital.

Com a constituição de um povoado na região, a segunda fase é marcada pela produção de trigo (1772 a 1820) por parte dos açorianos e pela sua conseqüente necessidade de escoamento da produção. Importante notar a troca de sede administrativa da província: em 1763, visando resguardar o território de invasões espanholas, a capital vai de Rio Grande para Viamão, onde permaneceu por 10 anos. Porto Alegre viria a assumir o posto, justamente, por sua posição geográfica e característica portuária: um sítio elevado, com excelente ancoradouro, águas profundas, protegidas dos fortes ventos do sudoeste. A partir de 1774, a função comercial e portuária alavanca o crescimento da cidade. Nesse período, edifícios administrativo-institucionais são construídos, formando as bases de onde partiria a expansão urbana da península, que se encontrava, consideravelmente, ocupada (SOUZA; MULLER, 1997). Conforme Trevisan (2004), nesse período, a cidade encontrava-se delimitada, com clara divisão entre a porção urbana e as chácaras que ficavam fora das fortificações, mais ao sul.

Retomando, a soma de fatores das primeiras fases de desenvolvimento é: a posição estratégica geomilitar, a imigração de açorianos e a atividade comercial de produção do trigo. Essas condições impulsionam o crescimento gradual e constante da cidade e do próprio porto que atinge a totalidade daquelas exportações no ano de 1820:

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 (SOUZA; MULLER, 1997, p.50).

A terceira fase, de imigração (1820 a 1890), engloba duas causas preponderantes na evolução da cidade: a vinda de imigrantes alemães (a partir de 1824, decisão da coroa portuguesa para ocupar terras até então ociosas) e a Guerra dos Farrapos (1835-1845). A chegada de imigrantes deve-se à necessidade de dar um destino às terras não adequadas à pecuária, somada a intenção de crescer população a uma região ainda pouco povoada. Uma vez em terras gaúchas, imigrantes alemães estabeleceram-se ao longo do Rio dos Sinos, ao

norte, desenvolvendo atividade agrícola que iria incorporar produtos a serem exportados pelo porto de Porto Alegre. Contudo, a cidade teve seu crescimento interrompido ao longo dos dez anos de confronto da Guerra dos Farrapos, onde permaneceu murada, teve seu crescimento restrito e atividade mercantil paralisada. De qualquer maneira, como visto em Souza e Muller (1997), com o fim da guerra, o comércio é restabelecido e a cidade retoma níveis de crescimento anteriores. Entre 1874 e 1876, são implementadas as primeiras linhas férreas ligando Porto Alegre a São Leopoldo e a Novo Hamburgo, respectivamente, “intensificando a comunicação da cidade com o interior”, como coloca Monteiro (1995, p. 32).

Posteriormente, a chegada de imigrantes italianos (1875) acrescenta numericamente em termos de população e produção, assim se estabelece também um mercado interno consumidor. Desse ponto em diante, a cidade já suportaria a criação de uma indústria para abastecimento de um mercado regional cuja demanda cresceu vertiginosamente com o acréscimo populacional. Contudo, embora o aumento da produção agrícola tenha trazido consigo maior movimentação dos transportes fluviais pelos Rios dos Sinos, Caí e Jacuí/Taquari, as melhorias das instalações do porto levam tempo a serem realizadas. Nessa fase, o acostamento de barcos era feito em trapiches dificultando a entrada de navios devido ao baixo calado (SOUZA; MÜLLER, 1997, p.61).

Segundo Souza e Muller (1997), a partir do desenvolvimento das atividades agrícolas e da consolidação e da urbanização do miolo antes fortificado da cidade, em 1896, já está estabelecido o gérmen da sequência de transformações que se dariam ao longo do século XX e que levariam a cidade a triplicar desde sua área central – incluindo expansão por aterros que aconteciam desde o século XVIII. No período pós-guerra, existem indícios (apesar da ausência de plantas, como afirmam as autoras) de que a península da cidade (centro histórico) já se encontra, extensivamente, ocupada (Figura 02), concentrando habitação, comércio e, até mesmo, indústria de produtos alimentares, móveis, chapéus e funilaria (SOUZA; MULLER, 1997, p. 71).



Figura 02: Centro de Porto Alegre na virada do século XIX-XX. Fonte: Arquivos do GEDURB.

Já na fase de industrialização (1890 a 1945), ocorreram numerosas obras visando ao aprimoramento da cidade dentro da ideia de progresso do período sob continuísmo administrativo de governos (tanto no âmbito municipal, quanto no estadual) de pensamento positivista, dentre as quais o próprio cais do porto (1914 a 1922). Também acontece a abertura da Avenida Farrapos (1940), que irá catalisar a ocupação industrial e a habitação popular daí em diante. No mesmo período, acontece a construção da Avenida Mauá, já em região de aterro, que concentra o comércio e parte considerável das indústrias por conta da posição estratégica próxima aos transportes hidroviário e ferroviário – que começa ser substituído pelo transporte rodoviário ligando Porto Alegre com São Leopoldo e, depois, com Gravataí, no litoral. Os princípios positivistas preconizavam a modernização do Estado, que deveria seguir na esteira das transformações que ocorriam nas capitais europeias (SOUZA; MULLER, 2007, p. 83). A forma como essa corrente de pensamento reflete-se na construção do cais do porto é assunto da próxima seção do texto.

1.2 A CONSTRUÇÃO DO CAIS DO PORTO SOB IDEÁRIO POSITIVISTA

Como visto em Souza (2010), as modificações pelas quais Porto Alegre passa no começo do século XX acontecem sob continuísmo administrativo do Partido Republicano Rio-grandense, tanto no âmbito estadual, quanto no municipal. Nesse período, enfrentava-se uma série de dificuldades, já que a população crescia e a cidade lidava com algumas carências importantes nas áreas de abastecimento de água, de escoamento de esgoto, de calçamento e de número de habitações. Logo, primou-se pela melhoria dos equipamentos urbanos, visando a higienização e o ordenamento da ponta da península, uma vez que era ali onde estava concentrada a maioria dos serviços e das residências.

Porto Alegre carecia de habitações em boas condições de higiene, o número de cortiços e construções especulativas aumentava, e eles justapunham-se uns aos outros, espalhando-se pelas ruas, pelas vielas e pelos becos. Esses locais quase sempre não tinham pavimentação nem escoamento de águas. O esgoto corria a céu aberto, os dejetos amontoavam-se, contribuindo para uma vida social degradante (SOUZA, 2010, p. 36).

Ademais, as modernizações pelas quais passavam as cidades europeias, especialmente Paris de Haussmann, estavam no imaginário dos governantes locais, esse desejo vai guiar importantes transformações urbanas – muitas das quais pensadas nesse período e executadas ao longo do século. Tal momento histórico é marcado pela presença de técnicos formados pelas escolas de engenharia, os quais vem a trabalhar nas secretarias do poder público, ficando responsáveis pelos planos para a cidade. O principal deles é o Plano de Melhoramentos de 1914, cujo autor destacado é João Moreira Maciel. No mesmo sentido, engenheiros e empresários alemães constroem importantes obras na cidade, como o próprio primeiro trecho do cais do porto, entregue em 1922 (SOUZA, 2010).

As obras do porto aconteceram em função de necessidades técnicas associadas ao imaginário e ao desejo de modernidade, reunindo os três pilares do urbanismo higienista: circular, sanear e embelezar. Por esses motivos, o cais já não era compatível com a Porto Alegre que tinha aspirações comerciais para além do âmbito regional, almejando assumir a importância de capital mais ao sul do Brasil. A antiga estrutura, composta por trapiches

(Figura 03), com armazéns construídos em madeira e de baixo calado, não era coerente com as novas ambições da cidade. Sua reformulação vinha ao encontro dos planos de expandir o território via aterramento, assim como da nova política de integração de transporte fluvial, férreo e rodoviário do Estado (TREVISAN, 2006).



Figura 03: Antigas estruturas do porto (trapiches e armazéns) em madeira. Fonte: arquivo GEDURB

Do ponto de vista da economia, os ideais positivistas refletiam-se na exteriorização da produção comercial, atendendo o mercado interno regional e nacional (ainda que os objetivos do governo estadual e federal fossem diferentes: o estadual ambicionava uma relação com o mercado internacional, enquanto o federal esperava que o foco fosse o abastecimento do mercado interno do centro do país). Buscava-se a diversificação das produções regionais e a proposição de alternativas à pecuária, já que a economia rio-grandense perdia importância de mercado no começo do século XX devido à baixa capacidade tecnológica e à falta de transporte adequado (ALVES, 2005).

Sendo assim, fazia-se necessário que a atenção do poder público recaísse sobre o cais do porto, uma vez que a relevância da área para a cidade era fundamental, englobando as funções de comércio, de transportes e de serviços. O cais era porta de entrada e local de maior movimentação no cotidiano. As obras ali eram primordiais para Porto Alegre, que

ambicionava tornar-se uma cidade de ponta e passar essa mensagem a quem chegasse de fora. É o que defendia o então Secretário de Obras Públicas, Cândido José de Godoy:

Não há em Porto Alegre um local disposto convenientemente para este fim, podendo-se notar que o embarque e desembarque de pessoas de elevada posição social que a visitam, como dos viajantes em geral, faz-se pelo interior de trapiches cujo fim exclusivo é a manutenção de mercadorias (Godoy, apud Alves, 2005, p. 87).

Cabe destacar que, segundo Alves (2005), a ideia positivista era de que o Estado deveria fornecer as condições para o bem-estar social, ficando a cargo desse os chamados serviços fundamentais em benefício da coletividade, como as obras do porto. Complementarmente, seguindo os princípios do embelezamento urbano, foi pensada a Praça da Alfândega (Figura 04) enquanto parte principal do conjunto que comporia o novo visual de acesso à cidade. Seria somada a ela o pórtico central e a abertura de uma avenida que ligaria a zona do cais até a Praça da Matriz, onde fica o Palácio Piratini, sede do governo estadual. Essa avenida não foi construída por dificuldades técnicas e orçamentárias. Para além dos aspectos do urbanismo sanitário, os técnicos e administradores públicos tinham em vista uma imagem europeizada do espaço público que se expressa nos edifícios de arquitetura eclética projetados na Praça da Alfândega.



Figura 04: Vista do pórtico central do cais em direção à Praça da Alfândega. Fonte: Prefeitura de Porto Alegre.

O cais do porto como conhecemos hoje foi construído em partes. As conversas e as primeiras intenções registradas datam de 1895 e a inauguração acontece em 1922. Contudo, os trabalhos concluídos nessa data se referem a uma parcela pequena se considerada a extensão que vem a adquirir posteriormente. O processo de construção do local durou muitos anos e passou por mudanças desde sua primeira concepção, em 1899, pelo engenheiro João Luiz Faria Santos, que estava à frente da Diretoria de Viação Fluvial, vinculada à Secretaria de Obras (TREVISAN, 2006). As obras de fato começaram a partir de 1911 e estenderiam-se até 1947 com a finalização da sede do DEPREC.

Segundo Alves (2005), as tratativas para a construção do cais tomaram corpo a partir de 1904, com o plano Porto Alegre Porto de Mar, elaborado por técnicos da administração pública e com visível inspiração em outros planos europeus, como o quase homônimo Paris Porto de Mar. O objetivo era melhorar a navegação, para que o cais suportasse o recebimento de navios de longo curso, com até 6 metros de calado. Dessa maneira, todo Estado seria beneficiado (já que era pela capital que era escoada parte considerável da produção das regiões norte e sul) com a diminuição dos custos de transporte e da dependência do porto de Rio Grande. As referências para a construção do novo porto vinham de países europeus, à

frente nas técnicas e na industrialização. Portos como o de Paris, o de Roma, o de Manchester e o de Glasgow tiveram capacidade de impulsionar o comércio da região e competir com linhas férreas. O único exemplo sul-americano encontrado no plano é o porto de Rosário, na Argentina, como constata Alves (2005). Entretanto, diferentemente de casos europeus, em Porto Alegre, havia limitações técnicas e orçamentárias, apesar da convicção de que as obras trariam ganhos econômicos – que não conseguiam ser precisamente calculados, conforme admitem os técnicos da administração pública. Entretanto, naquele ano, Borges de Medeiros, então presidente do estado, não avalizou o início dos trabalhos por falta de verba no caixa, ainda que obras de dragagem começadas anteriormente continuassem a ser executadas.

No ano de 1907, é lançado o Plano para a Realização e Melhoramento dos Portos da República. De caráter nacional, o objetivo era apresentar análises de portos europeus e norte-americanos que serviriam de exemplo ao desenvolvimento local, assim como explicar a política nacional e as diretrizes para a obras que deveriam ocorrer conforme a política nacional de desenvolvimento. O novo plano aconselhava, conforme a maioria dos modelos de referência, a socialização dos serviços públicos de modo que a participação de empresas de capital privado era entendida como prejudicial, visto que obras desse caráter envolvem valores e riscos altos, o que não seria compatível com empresas que buscariam extrair lucro dos serviços. O Estado deveria arcar com os serviços para que as taxas envolvidas no comércio fossem as mais baixas possíveis, buscando estimulá-lo, mesmo que, para tanto, fosse necessário um sacrifício por parte das contas públicas. Os princípios positivistas eram contrários a privatização dos serviços de interesse coletivo, contudo havia uma espécie de terceirização, pois a parte que cabia ao governo estadual era a elaboração do projeto, a contratação dos serviços e a posterior administração do porto. A execução da mão de obra era feita por particulares em contratação por empreitada através de concorrência pública. Interessante notar que, conforme esclarece Alves (2005), o plano vinha em contradição com a tendência de pensamento do governo federal (liberal), mas convinha com a posição do governo estadual e que, por fim, usou-o como base para as obras do cais do porto.

O governo positivista adotava uma política totalmente contrária à privatização dos portos ou de quaisquer outras infra-estruturas e equipamentos que beneficiassem a coletividade. Ele procurou manter sob o

controle estatal todos os serviços essenciais à população, assim como as funções e infra-estruturas estratégicas para o desenvolvimento da economia. Por este mesmo motivo o Estado rejeitava o sistema de concessões, que entregava a construção a empresas particulares que também se responsabilizavam por seu financiamento e depois por sua exploração por muitos anos, até o fim do contrato. Nesta circunstância a iniciativa privada acabava criando um monopólio dos serviços de exploração portuária, onerando os fretes e conseqüentemente toda cadeia produtiva. Dessa forma, o governo sempre buscava ele mesmo se incumbir destes serviços, subsidiando-os com o fim de barateá-los e assim estimular diversos setores da indústria e do comércio (ALVES, 2005, p. 115).

Entretanto, conforme Alves (2005), as intenções do governo estadual de custear as obras não foram exatamente bem-sucedidas, uma vez que as finanças do Estado foram comprometidas e a crise resultante alastrar-se-ia por anos, até o fim do governo do Partido Republicano Rio-grandense (PRR), em 1928. De qualquer maneira, a execução dos trabalhos teve seguimento no formato descrito, conforme as crenças do poder público. As intervenções, que aconteceram a partir do primeiro edital, lançado em 1911, e transcorreram até o ano de 1930, são referentes ao setor do que hoje é conhecido como Cais Mauá. Ainda que a inauguração tenha ocorrido em 1922, mesmo ano em que as 4 docas começam a ser construídas, conforme Trevisan (2004). As obras foram executadas em trechos (como vê-se na Figura 05), cada qual sendo contratado em separado por meio de concorrência pública. Ocorreram vários problemas de quebras contratuais por não cumprimento do acordado e os trabalhos também foram dificultados pela Primeira Guerra Mundial, já que muitos dos insumos vinham dos países europeus, como os armazéns da empresa francesa Casa Daydé (ALVES, 2005). Conforme Trevisan, até o ano de 1928, "estavam concluídos 538 metros de cais, e encontravam-se em operação 10 armazéns e 22 guindastes, e em construção o armazém da primeira doca" (2004, p. 109).

O cais de Porto Alegre foi construído por etapas, de 1911 a 1947. As obras do primeiro trecho, defronte à praça da Alfândega, duraram de 1911 a 1913. As do Pórtico Central e dos armazéns A e B, iniciadas em 1919, terminaram

em 1922. Os demais armazéns foram construídos entre 1917 e 1927. Por fim, em 1947 ocorreu a inauguração da sede administrativa (BICCA, 2010).

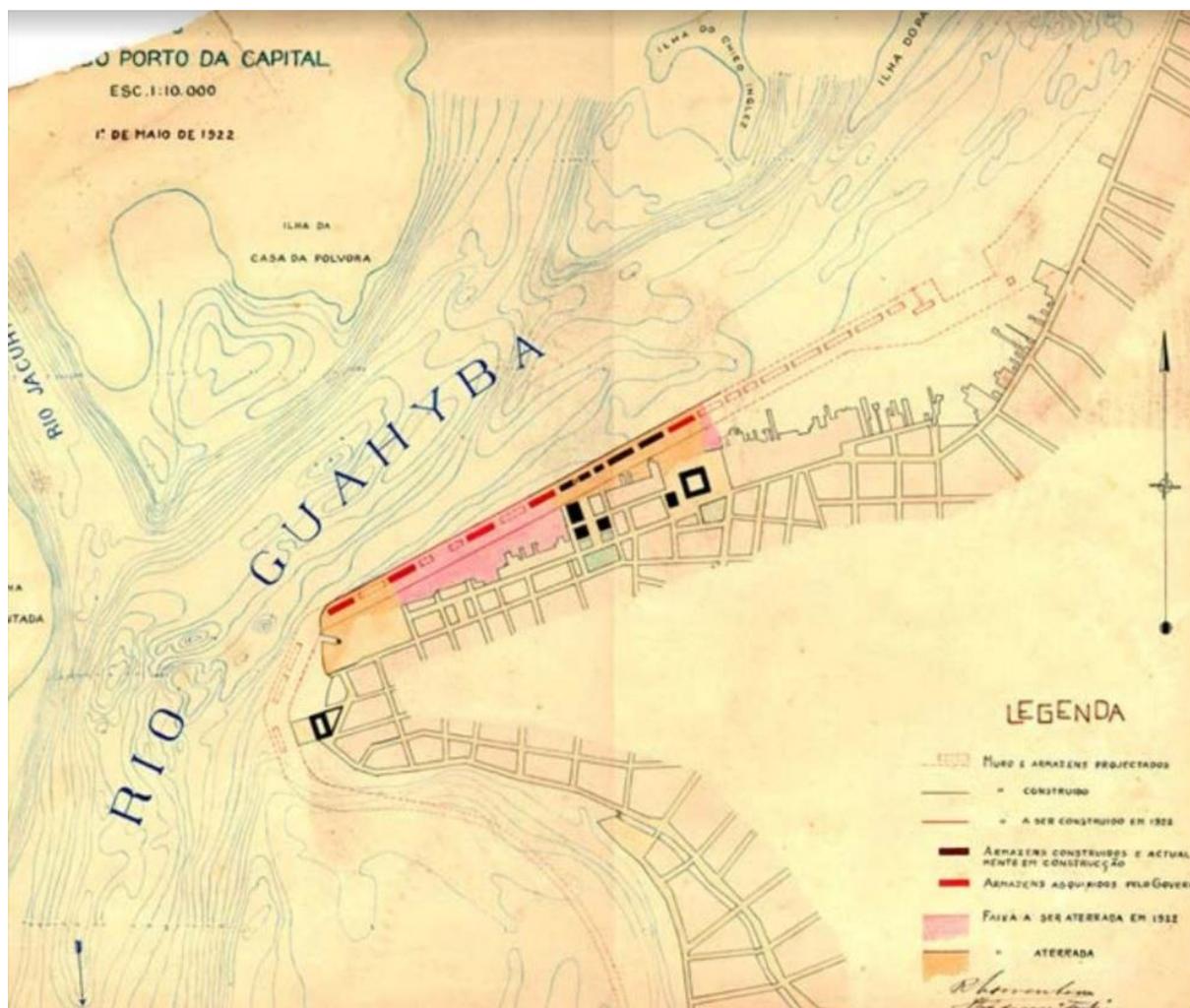


Figura 05: Conforme a legenda da imagem, lê-se: em tracejado, muros e armazéns ainda não construídos; em rosa, o aterramento feito 1922; em laranja, a área já aterrada; em vermelho, os armazéns adquiridos pelo governo; em preto, os armazéns em construção e já construídos. Fonte: Mapoteca do DEPREC.

1.3 DE PEÇA CENTRAL NO COTIDIANO DA CIDADE AO MURAMENTO

Conforme Bulhões (2004), a partir da década de 1960, entra em declínio a atividade portuária, que já não obtinha a mesma atenção das políticas públicas e carecia de investimentos. Segundo o autor, até 1972, o porto de Porto Alegre ainda superava o de Rio

Grande em movimentação total de carga, mas, a partir de 1975, com a conclusão do último e o aumento do calado das embarcações de navegação, o trajeto pela Lagoa dos Patos e Lago Guaíba tornou-se temerário. Importante assinalar que o período coincide com a mudança na matriz de transportes, primando pelo traslado rodoviário em detrimento do fluvial e do férreo, segundo Souza (2010).

Como visto, a cidade desenvolveu-se a partir da ponta da península, suportada pela capacidade econômica do porto que, em conjunto com o centro histórico consolidado, agrupava as atividades de comércio, de habitação e de transporte. Mas a conexão direta com a frente d'água passa a ser interrompida na década de 70, quando é construído o muro da Mauá. No ano de 1941, Porto Alegre teve parte considerável do seu perímetro submerso no episódio que ficou conhecido como a "Grande Enchente" (figuras 06 e 07). As águas do Guaíba avançaram em direção ao centro, tomando pontos como a Rua da Praia e a Praça da Alfândega (Jornal do Mercado, 2008). Vários outros bairros também foram atingidos, como: Navegantes, Passo D'areia, Menino Deus e Azenha (os dois últimos afetados pela proximidade com o Arroio Dilúvio). O fato deu-se após semanas de fortes chuvas e precipitações que chegaram a 619,4 milímetros entre os dias 10 de abril e 14 de maio, afetando também outras cidades do Estado, como Guaporé e Cruz Alta. Segundo consta, as chuvas desabrigaram cerca de um quarto dos 272 mil habitantes da cidade e vitimaram em torno de 200 pessoas (SILVEIRA, 2015).

Como resposta, no ano de 1974, foi finalizada a construção do muro da Mauá. Uma barreira em concreto de 2.647 metros de extensão e outros 6 metros de altura (3 para cima e 3 para baixo do nível do solo), que contempla o trecho da Estação Rodoviária até a ponta da Usina do Gasômetro, setor onde o Cais Mauá relaciona-se diretamente com o Centro Histórico da cidade. O muro faz parte de um sistema maior de combate às inundações composto por diques, casas de bombas e comportas que está presente ao longo de Porto Alegre, do ponto mais ao norte, na altura da Avenida Assis Brasil, até outro mais ao sul, próximo à Avenida Cavalhada (TREVISAN, 2004). O debate sobre a necessidade ou não do muro nunca deixou o imaginário do povo porto-alegrense e, periodicamente, volta à pauta pública.



Figura 06: Águas invadiram a Avenida Borges de Medeiros e chegaram até o Edifício Guaspari.

Fonte: Jornal do Mercado.



Figura 07: Vista aérea dos armazéns e do Mercado Público ao fundo. Fonte: Jornal SUL21.

1.4 A LUTA PELA SOBREVIVÊNCIA

No contexto global, conforme Junior (2017), a partir da metade do século XX, ocorre um movimento de abandono de áreas portuárias, a nível global, que já não atendem às exigências dos avanços tecnológicos. O cais do porto, especialmente o Cais Mauá, faz parte desse contexto. A navegação de cabotagem (de porto a porto), a qual o cais se prestaria, acaba subutilizada, já que o Estado prefere investir no transporte rodoviário. Logo, em sequência ao muramento, vem o interrompimento das atividades e a ociosidade do porto enquanto tal. Com o passar dos anos, as operações foram realocadas nos outros dois setores mais ao norte, Marcílio Dias e Navegantes, e caberia ao Cais Mauá resistir na sua estrutura, já sem a função original.

Os armazéns, tombados, permanecem como testemunhas de um outro tempo (Figura 08), porém inapropriados para o uso que lhes foi pensado. Entretanto, sua localização privilegiada e sua infraestrutura ampla tornam-nos aptos a outros usos que acontecem nas décadas seguintes. O cais do porto é palco de uma série de atividades culturais, como Feira do Livro e Bienal do Mercosul, abriga eventos festivos no período da Copa do Mundo de Futebol (2014 e 2018) e uma mostra de decoração Casacor (2003). Nessas ocasiões, permite-se acesso à margem do Guaíba e cria-se uma infraestrutura básica temporária, que pode incluir mobiliário, expografia e deslocamento do ponto de embarque do Cisne branco para junto ao pórtico central, por exemplo, como aconteceu na 61ª Feira do Livro (GONZATTO, 2015).



Figura 08: Refeitório do cais do porto em uso e cheio de trabalhadores. Fonte: José Abraham.

A Bienal do Mercosul aconteceu, por algumas vezes, no cais do porto e nos arredores do centro, trazendo a exposição da obra de diversos artistas sul-americanos. O evento propôs instalações que deslocaram sentidos, como a obra da artista Débora Bolsoni (Figura 09), que cobre a superfície do armazém A3 de areia e distribui castelos do mesmo material ao longo de um percurso que perpassa trabalhos de outros artistas. Débora convida a população a participar da instalação que, devido à fragilidade do material, vai desfazendo-se com o passar do evento. A partir da provocação, pode-se pensar: o cais que já foi porto, poderia ser, talvez, praia?



Figura 09: Intervenção da artista durante a Bienal do Mercosul. Fonte: Blog Débora Bolsoni. Disponível em: <http://dbolsonimargem.blogspot.com/>

O porto deu lugar ao Cais Embarcadero durante as Copas de 2014 e de 2018. Os eventos assemelham-se em termos programáticos: lugar para assistir aos jogos, bancas de comida de rua e festas à noite. O objetivo, conforme os responsáveis por viabilizá-lo, era dar uma amostra do potencial da área para os porto-alegrenses, na expectativa de manter o uso para além das datas de eventos específicos. Nesse momento, o cais já tinha um projeto apresentado que se tentava viabilizar (esforços que duraram quase uma década), como será visto na sequência da dissertação.



Figura 10: Evento no Cais do porto durante a Copa de 2018. Foto: Thiago Pitrez / JC.

Dos esforços que se fazem para manter o local ativo, destaca-se a atuação dos órgãos do patrimônio, preservando a composição do conjunto original. O Cais Mauá é tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) desde o ano de 1983. Em um primeiro momento, foram tombados o pórtico principal e os armazéns A e B (conjunto que marcaria a entrada da cidade quando da sua concepção) e, ao longo dos anos, os demais armazéns também entraram no tombamento. A Secretaria Municipal de Cultura (SMC), na instância municipal, protege, desde o ano de 1995, não somente os armazéns, destacando sua estrutura interna de guias para movimentação de cargas, mas o conjunto como um todo, incluindo: o edifício do DEPREC (atual SPH, Superintendência de Portos e Hidrovias), de arquitetura estilo Art Déco; os guindastes e a pavimentação em granito (PMPA). O documento oficial destaca que o cais foi construído em etapas ao longo dos anos e é testemunha de uma época de urbanismo higienista, que previa o embelezamento da cidade e buscava ganhos operacionais com as obras.

Importante salientar a versatilidade da área para abrigar diferentes atividades, que se deve, também, à arquitetura dos edifícios. Os armazéns, como destaca o documento do

tombamento municipal, têm planta livre de 20 por cerca de 90 metros variáveis, com pé-direito alto, de 7 a 10 metros. Essas medidas conferem às edificações flexibilidade para diversos usos, suportando (como na Figura 10) a passagem de treliças com infraestrutura de iluminação, por exemplo.

O conjunto do Cais Mauá foi mantido a partir de reparos feitos, objetivamente, para esses usos esporádicos. A maior obra com aporte financeiro público foi o restauro possível graças ao Programa Monumenta (BICCA, 2010), no ano de 2003. As obras restringiram-se ao pórtico central e o valor investido foi de um pouco de mais 129 mil reais, conforme aponta o documento do programa. São quase 50 anos de resistência e de uso espaçados de um local importante para a cidade. O fato é que a baixa periodicidade com que ocorrem as atividades e a ausência de um plano mantenedor, da ordem das políticas públicas, contribui para degradação dos edifícios e corrobora com o discurso de que é necessário entregar para a iniciativa privada, que teria condições de viabilizar o que quer que seja.

1.5 CAIS MAUÁ VISADO: UMA SÉRIE DE PROPOSTAS PARA O LOCAL

Com o fim das atividades portuárias do Cais Mauá, a partir do final da década de 80, sucedem-se uma série de propostas de caráter variado para o local. A primeira delas aconteceu no ano de 1988, quando foi apresentado o projeto Cais do Porto (Figura 11). Conforme visto em Trevisan (2004), a proposição visava uma área de cerca de 1.400 metros dos armazéns e previa um tipo de área comercial à céu aberto, com acréscimo de um centro de convenções e de um shopping. A conexão cais-centro seria feita por passarelas elevadas em relação ao nível da Avenida Mauá. A proposta foi rechaçada veementemente pelos engenheiros do Gabinete de Planejamento e Gestão do DEPREC, autarquia responsável pela administração do porto, pois privilegiaria o caráter comercial e especulativo da proposta, considerando o projeto “destituído de valor social”, conforme depoimento encontrado no Jornal JÁ (2019):

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 (JORNAL JÁ, 2019, p. 4).

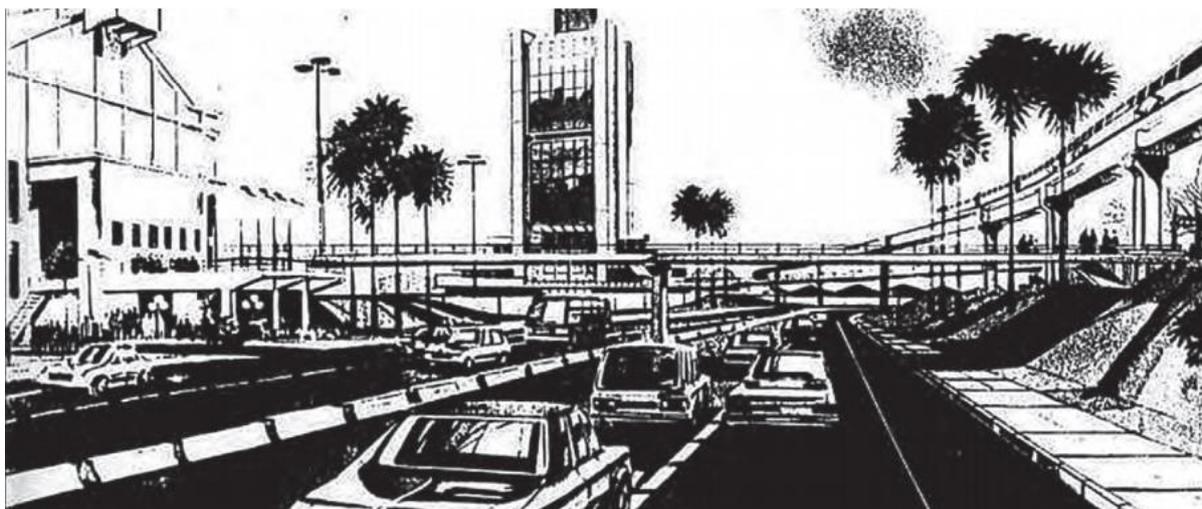


Figura 11: Projeto Cais do porto, do ano de 1988. Fonte: Jornal JÁ.

Outras propostas, que não chegaram a ser formalizadas em projetos arquitetônicos e em estudos em perspectiva, também aconteceram ao longo das décadas seguintes, como a que contou com a adesão dos poderes municipal e estadual, apresentada em 1991, chamada O Caminho do Porto. Propunha-se a reforma de cinco armazéns, ocupando uma faixa de 400 metros de cais à direita do pórtico central. O programa era misto entre educação e comércio, englobando: escola popular, restaurantes (turístico e acessível), museu e recuperação do terminal fluvial para potencial turístico.

Já no ano de 1992, prefeitura e governo do estado chegaram a assinar um protocolo para que terminais de ônibus fossem alocados na área dos armazéns, porém, mesmo após avanço de trâmites legais, o projeto acabou não saindo do papel (TREVISAN, 2004). Da mesma forma, outras alternativas surgiram ao longo dos anos, dentre as quais se destaca: montar um complexo cinematográfico; avançar no aperfeiçoamento das atividades portuárias (com um plano elaborado por um técnico da cidade de Barcelona); ceder uma parcela ao lado da Usina do Gasômetro para o empresário Dado Bier implementar um centro gastronômico; ou, ainda, permitir o desenvolvimento de um centro cultural do Banco do Brasil em dois armazéns. Todas proposições do final do século XX (JORNAL JÁ, 2019).

Proposta de caráter mais sólido, o primeiro concurso de abrangência nacional de requalificação aconteceu no ano de 1996, organizado pelo IAB-RS sob a tutela do governo do estado e chamou-se Porto dos Casais. Tendo, no júri, importantes arquitetos modernistas da cidade como Carlos Maximiliano Fayet e Moacyr Moojen Marques, o concurso foi vencido pela equipe liderada pelo arquiteto Alberto Adomilli. A competição foi dividida em duas partes: na primeira, dever-se-ia desenvolver o pré-plano urbanístico do Cais Mauá e o projeto básico do pórtico central e dos armazéns A e B, ambos tombados pelo IPHAN. Três equipes foram escolhidas, sem ordem de classificação. Após serem sabatinados por uma comissão, os finalistas deram sequência com o plano diretor da área e com o anteprojeto do conjunto pórtico-armazéns, conforme Bulhões (2004).

Como se pode ver na prancha da equipe vencedora do concurso (Figura 12), o programa de necessidades do projeto vencedor contemplava oito áreas com funções distintas, são elas: 1) Portal do Guaíba: ponto de acesso, lojas e cobrança de ingressos; 2) Guaíba Design Center: shopping temático para área de design e decoração; 3) Vitrine do Mercosul: espécie de museu étnico referente a cada país da região; 4) Terminal Hidroviário: setor destinado ao transporte fluvial; 5) Pousada do Guaíba: seria reciclado o edifício do DEPREC para ser usado como hotel 03 estrelas; 6) Complexo Hoteleiro Internacional: hotel 5 estrelas visando ao turismo internacional; 7) Centro Empresarial Teleporto: centro de negócios inteligente de caráter nacional e internacional; 8) Festival Center: complexo de entretenimento, cultura e lazer para turismo local e internacional. Fora essas atividades previstas, estava também contemplada a criação de um sistema de muro móvel, onde placas de concreto armado, que estariam estendidas ao longo de toda borda do cais, seriam erguidas e apoiadas em pilares espaçados a cada 4 metros, caso ocorresse uma cheia. Logo, seria possível o estancamento em até 4 horas, como imaginava a equipe responsável.

Como visto em Bulhões (2004), os pressupostos do projeto retomam o desejo antigo da cidade de “fazer as pazes” com o Guaíba, integrando o cais do porto à malha urbana (em especial, ao centro histórico) e a seus pontos de referência. Constam, no texto, outros pontos importantes, como a prerrogativa de considerar-se a população local e os turistas, com atividades que contemplem diferentes setores da sociedade em um espaço democrático. Condicionantes do ponto de vista da paisagem e da valorização do patrimônio são relacionados, como a preservação do conjunto dos armazéns, cujo perfil torna “inconfundível”

a paisagem urbana dessa parte da cidade. No mesmo sentido, alertava-se em relação à necessidade de preservar-se visuais que garantiriam a visibilidade da Usina do Gasômetro e de sua chaminé, evitando edificações que possam competir, formalmente, com o edifício histórico. A maneira de viabilizar o concurso caberia à iniciativa privada, que injetaria capital e, em troca, exploraria o local por tempo determinado (25 anos), em formato de parceria público-privada.



Figura 12: Prancha da equipe vencedora. Fonte: Felipe Pacheco Arquitetos.

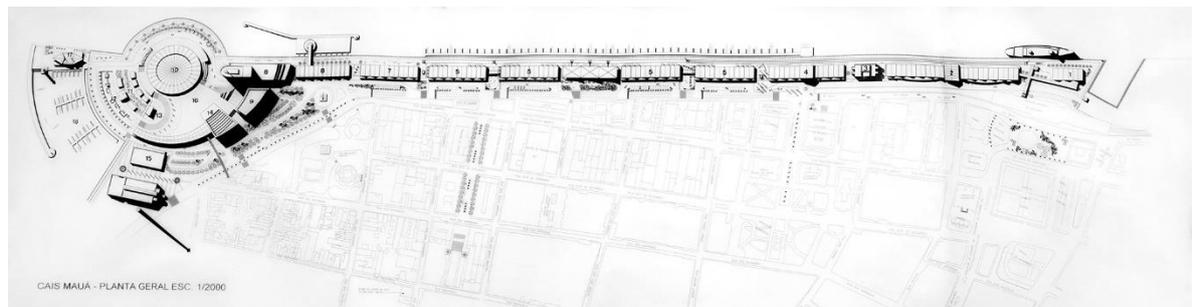


Figura 13: Implantação do projeto vencedor. Fonte: Felipe Pacheco Arquitetos.

Conforme coloca Bulhões (2004), o projeto não teve seguimento por disputas políticas entre as instâncias estadual e municipal. Posteriormente, já no ano de 2003, o poder público instaurou uma comissão que pretendia retomá-lo, contudo, novamente, não houve sequência, pois, no ano de 2007, o governo resolve iniciar o processo do zero, chamando a iniciativa privada a participar da revitalização, conforme relata a linha do tempo do site da Prefeitura de Porto Alegre (PMPAb). Com esse objetivo, foi aberto um processo de concorrência para escolher o responsável por elaborar o edital de concessão e o modelo de parceria. Então, posteriormente, através de outro processo de concorrência, seria eleito quem faria o projeto e a execução das obras no modelo parceria público-privada (PPP). A equipe liderada pela M Stortti Business Consulting Group (Equipe Porto Alegre) ficou encarregada do plano – ainda que conste no edital a previsão de flexibilidade para proposição de mudanças posteriores.

Com um investimento avaliado em 426 milhões de reais, o programa de necessidade abarcava: reforma dos armazéns, com substituição das paredes em alvenaria por vidro; torres (02) comerciais; hotel de luxo; shopping com 13 mil m²; centro de convenções; museu; terminal hidroviário; trem elétrico ligando o complexo; estacionamentos (02, com 3.500 vagas no total); e redução de altura do muro da Mauá (3m para 1,5m). Após período de tramitações burocráticas, no ano de 2010, a concorrência foi lançada e teve como vencedor o único participante: o consórcio Porto Cais Mauá, composto por uma empresa de São Paulo e por outras 03 da Espanha. O projeto (Figura 14 e 15), apresentado no ano de 2011, prevê pouca diferença em relação às ambições iniciais prescritas pelo edital. Como detalha o escritório espanhol responsável b720² (em parceria com Jaime Lerner), o objetivo do projeto, nos 2,5 km de orla e nos 244.286m² construídos, é reconectar a cidade ao porto em desuso, conservando o patrimônio existente, dando fluidez peatonal ao longo de todo o percurso e oferecendo novas possibilidades de ócio e de comércio.

² <http://b720.com/es/portfolio/frente-portuario-porto-alegre/>



Figura 14: Montagem comparativa com imagens do projeto Portos dos Casais (esquerda) e consórcio (direita). Fonte: autor a partir de imagens de Felipe Pacheco Arquitetos e b720.



Figura 15: Vista dos armazéns do projeto do consórcio. Fonte: b720.

2. A NARRATIVA DE FUNDO: NEOLIBERALISMO E O PROJETO URBANO

Neste segundo capítulo, estabelece-se relações entre fatores que, associados, explicam a categorização dos recentes episódios envolvendo o cais do porto, especialmente o projeto do consórcio de 2010, enquanto reflexo da manifestação do neoliberalismo no planejamento urbano. Para tanto, faz-se necessário explicar qual o contexto geral que impacta, mais precisamente, a atuação do Estado em associação ao capital enquanto modelador do novo comportamento que as cidades passam a assumir, competindo pela atração de investimentos privados como faria uma empresa.

Andrade (2019) explica que o uso crescente do termo neoliberalismo nas ciências sociais acontece a partir dos anos 90, mas ainda sob certa generalidade e profusão conceitual, pois já aparecia como pano de fundo de uma época e, na tentativa de caracterizar o conjunto de experiências vividas, acabava-se por simplificar os debates – “afinal, se o neoliberalismo está em toda parte, o que o define?”, pergunta-se o autor (2019, p. 213). Porém, na sequência dos anos 2000, o termo é apropriado academicamente por pesquisadores que buscam oferecer definições mais precisas. Andrade (2019) salienta a importância do uso do conceito como alternativa para desobstruir relações entre meio acadêmico e sociedade.

Defendo a reabilitação do conceito pelas ciências sociais brasileiras devido à sua importância como saber estratégico. Ele tem o potencial de desfazer o isolamento acadêmico, pois atravessa diferentes disciplinas (sociologia, antropologia, ciência política, economia, geografia, história e filosofia), e de dialogar com as lutas sociais, sendo um termo utilizado por movimentos e atores políticos para identificar seus alvos (ANDRADE, p. 213, 2019).

Como possibilidade de caminho por entre as correntes de pensamento que se desenvolvem a partir de então, optou-se por focar em autores que trazem uma visão geral

da problemática, contudo, associada às cidades. Dardot e Laval (2016) tratam do neoliberalismo enquanto racionalidade que avança para o nível da subjetividade individual e coletiva, deixando para trás sua origem no liberalismo, restrita ao campo da economia. Logo, o comportamento competitivo passa a permear as relações contemporâneas e, por consequência, a moldar as decisões de gestores e dos ideais de cidade. Segundo Harvey (2006 e 1996) e Rolnik (2019), como consequência, há uma escalada nas políticas que sustentam, publicamente, a diminuição do tamanho da máquina pública, ainda que, por outro lado, requeiram o Estado enquanto parte envolvida no jogo de autorizações. Tal conjuntura traduz-se em planejamento e em projeto urbano, visto que é momento do surgimento de um modo de fazer (parcelas de) cidades, na transição do século XX para o XXI.

Como singularidade da atuação do neoliberalismo no campo arquitetônico-urbanístico, surge o planejamento estratégico, do qual tratam Vainer (2013) e Novais e Oliveira (2013), que refere-se tanto a relação com a conjuntura global, quanto a modos de fazer ou de minimizar as dificuldades quando da promoção de transformações em, usualmente, frentes d'água ou antigas zonas industriais. A fórmula desenvolvida por consultores europeus prescreve, passo a passo, as condições necessárias que as cidades devem prover caso queiram competir pela atração do capital privado, amparada por agentes locais. Igualmente, a teoria permite prospectar implicações da implementação de um projeto com essas propriedades no cais do porto, ainda que determinados sintomas já apareçam, como será visto na sequência da dissertação.

2.1 CONDIÇÕES GLOBAIS

Os projetos de orla têm despertado especial atenção da iniciativa privada desde o final do século passado, período de consolidação do neoliberalismo e de suas agendas. A racionalidade neoliberal busca por renovação e o capital privado encontrou nessas parcelas de cidades grandes áreas ociosas de alto potencial lucrativo. Harvey (2006) aponta que tal período histórico acontece concomitantemente à progressiva diminuição da participação estatal nas coisas relacionadas aos estados de bem-estar social, ou seja, enquanto provedor de transporte, de saúde, de alimentação e de moradia.

Como visto no capítulo 01, de modo geral, esses locais são vítimas da maneira como o sistema se alimenta. O trabalho na constante evolução das técnicas com vistas na melhoria de produtividade traz consigo um esgotamento de recursos e abandono da matriz em busca de melhores desempenhos. Esse processo aconteceu em muitas localidades ao longo do século XX, fruto das revoluções industriais, da globalização e da própria afirmação neoliberal. O caso dos chamados centros históricos e das antigas zonas industriais das cidades refletem o tempo capitalista. Entretanto, como a busca é por renovação, os locais que ficaram em desuso, degradando-se, voltam a despertar interesse e a fazer parte, novamente, do ciclo do capital agora sob um novo formato, o da revitalização.

Entretanto, a entrada de investimento privado no planejamento urbano não acontece sem a expectativa de retorno, nesse caso, a cidade é o produto à disposição que, para assumir-se enquanto tal, deve se comportar com uma empresa capaz de competir em parâmetros similares aos que acontecem na iniciativa privada. Para esse fim, surge, no final do século passado, o planejamento estratégico, enquanto conjunto de instrumentos e de estratégias que visam criar o ambiente propício para a implementação das intervenções. Sua sustentação vem ancorada à crença de que somente os processos ágeis, pelos quais a iniciativa privada é conhecida, dariam conta da formalização de projetos de tamanha magnitude. Assim, a maior capacidade de gestão do capital privado opor-se-ia à obsolescência do Estado – que se encontra em permanente crise. Contudo, essa associação não é de fácil simplificação, visto que a narrativa neoliberal também envolve o poder público enquanto ator preponderante para o fornecimento de autorizações.

Para falar do que vamos chamar de projeto neoliberal, será feito uso de diferentes termos que estão interligados: Grandes Projetos Urbanos (GPUs) e Parcerias Público-Privada (PPPs). Os GPUs são realizados através das PPPs e são fruto do planejamento estratégico, que é a ferramenta do capital privado para atuar em vastas parcelas das cidades. Esse tipo de planejamento é composto por uma série de estratégias que buscam eficiência e validação, dentre as quais destaca-se o *marketing* urbano, que busca vender a imagem da cidade a um público específico. Essa amarração é resultado do avanço da racionalidade neoliberal em associação do Estado nas prospecções de caráter especulativo.

O planejamento estratégico é um misto de projeto urbano e modelo de negócio, sustentado por uma fórmula (que se torna mais rentável se for possível replicá-la) aplicável a diversos contextos com similar estruturação. O capital privado toma as rédeas das ações, mas associa-se aos estados conforme necessidades locais. Essas movimentações são possíveis graças ao avanço das técnicas ocorridas com a globalização, que acelera o fluxo do capital transnacional. Nos países do capitalismo ocidental, após os anos 70, existe uma progressiva saída do Estado enquanto agente regulador e propositor das políticas urbanas. A substituição do modelo até então vigente visa, de maneira deliberada, ao abandono do que se chama de Estado de bem-estar social, ou *welfare state*, aquele onde o governo assume o compromisso com políticas de assistência básica à população, garantindo serviços essenciais. Com a ascensão do modelo neoliberal, o Estado sofre um processo de desmanche das suas estruturas, abrindo lugar para a atuação do capital privado. Os fatores sociais que contribuíram para a mudança de postura dos agentes (especialmente após a recessão do petróleo de 1973) são abordados por Harvey (2006):

[...] a desindustrialização, o desemprego disseminado e aparentemente estrutural, a austeridade fiscal em níveis tanto nacional quanto local, tudo isso ligado a uma tendência ascendente do neoconservadorismo e um apelo muito forte (ainda que, frequentemente, mais na teoria do que na prática) à racionalidade de mercado e a privatização (HARVEY, 2006, p. 168).

Se, nos anos 70, a nova conjuntura começa a desenhar-se, é na década de 80 – na qual acontece o que Dardot e Laval (2016) chamam de “grande virada” – que ocorre o fator determinante para a ascensão das políticas conservadoras e neoliberais: a chegada ao poder de Ronald Reagan e Margaret Thatcher. Essa “nova direita” sustentava que, para combater estagflação (inflação e desemprego, ambos em crescimento), seria necessário rever medidas adotadas pelo modelo keynesiano de acumulação “fordista” até então vigente – o qual previa alguma acumulação de renda e proteção para o trabalhador. As novas políticas pregavam a diminuição da participação do Estado e do “*welfarismo*” para a retomada da economia. A exaltação dos valores conservadores da família também era praticada, em um misto de

liberalismo e conservadorismo. Na América do Sul, as reformas lideradas por Pinochet, no Chile, em 1978, conversavam com a tendência que vinha do norte.

Conforme os autores, as medidas neoliberais adotadas naquele período seguiram por décadas e foram presentes tanto em governos da nova direita, quanto da “esquerda moderna”. Entretanto, a tese de Dardot e Laval (2016) é de que se fixou atenção nos atributos de mercado, do *laissez-faire*, e deixou-se de perceber que a grande ruptura proposta foi no modo de exercício do poder governamental, com um novo tipo de racionalidade política atrelada à globalização e à financeirização. Ou seja, as novas políticas iriam além das conhecidas práticas conservadoras para um rearranjo no modelo de atuação dos Estados, com novos métodos e objetivos. Na mesma esteira de pensamento, está Rolnik (2019), que aponta o protagonismo do Estado na nova racionalidade. “Na prática, ao invés de murchar e desaparecer, o Estado ganha um novo protagonismo, liderando um processo de destruição ideológica e material do Estado de bem-estar e constituindo, assim, novas frentes para o mercado” (ROLNIK, 2019, p. 34).

Trazendo para o campo do planejamento e projeto urbano, a mudança de modelo reflete-se na postura das cidades, que passam a atuar competitivamente na captação de ativos comerciais. Harvey (1996) coloca o caso de Baltimore como precursor do modelo de parceria que iria se transformar em generalizável e sistemático. A partir do bem-sucedido caso de Harbor Place, as PPPs consolidam-se enquanto nova fórmula, obtendo aprovação popular e estando presentes em quase todas intervenções em situações análogas.

Esse tipo de projeto tem como foco a economia política do local e não especificamente melhorias no território. Salvo exceções, onde são construídos centros comunitários, escolas e equipamentos públicos, o foco dos projetos executados como resultado de tais parcerias dá-se no “[...] desenvolvimento econômico através de empreendimentos imobiliários pontuais e especulativos” e não necessariamente na “[...] melhoria de condições em um âmbito específico” (HARVEY, 1996, p. 53). Como coloca o autor, as parcerias público-privadas têm formato especulativo, onde o Estado assume todos os riscos e a iniciativa privada fica com os benefícios. Situação que se repete nos casos brasileiros de GPUs desenvolvidos através de PPPs, conforme análise de Novais e Oliveira (2013) que será vista na sequência.

O Estado, então, tem papel multifuncional, já que é promotor e facilitador e, por vezes, financiador. É dele que advém todo aparato técnico-burocrático que permite e sustenta o seguimento das operações. Segundo Rolnik (2019), O Estado “[...] tem sido um dos protagonistas das transformações, contradições e disputas em torno do território”. No caso específico do cais do porto, acontece uma ação dupla, ou seja, em um primeiro momento, forneceu-se as condições para que o processo transcorresse sem percalços (apesar dos alertas de setores da sociedade civil organizada) e, posteriormente, entra-se com pedido de rompimento do contrato, já que as acusações, em partes, confirmaram-se (ou outras apareceram). Aqui observa-se o nível de envolvimento e de energia necessária por parte do poder público.

Conforme Rolnik (2019), o Estado de bem-estar seria capaz de estabelecer como prioridade a defesa do espaço público e da pluralidade do território. Entretanto, nos moldes das PPPs, o papel desempenhado pelo governo é de viabilizar o contrassenso do conceito, atuando na captação de fundos de investimentos que viriam para explorar a terra, cujos interesses são externos ao território.

Assim, no campo do planejamento, normas e regras devem ser flexibilizadas, os princípios da universalidade e equidade, abandonados, e as energias do urbanismo, entendido como projeto urbano, devem se voltar à promoção de localizações capazes de atrair capitais financeiros excedentes sob a forma de parcerias público-privadas (PPPs) (ROLNIK, 2019, p. 34).

Copas do Mundo de Futebol e Olimpíadas são expoentes dessa atuação, uma vez que os grandes eventos globais representam a oportunidade de exploração financeira das cidades, pois requerem grandes modificações para acomodar as novas estruturas e os visitantes internacionais. Esse rearranjo abre brechas. Embora o assunto “cais” seja antigo na cidade, quando da elaboração do mais recente edital, a Copa de 2014 era ponto de chegada para finalização dos trabalhos. Ou seja, fala-se na capacidade de atratividade da cidade, na tentativa de apressar as etapas, que seria recompensada com a possibilidade de negócios, com a ideia de progresso. Como via de regra, os projetos de orla seguem o mesmo caminho, marcados pela necessidade de renovação do capital, conforme Rolnik (2019).

2.2 IMPLICAÇÕES GERAIS

Atrelado aos grandes eventos, à globalização e à financeirização do mundo e enquanto evolução das PPPs, um novo modelo vem como substituto do planejamento "tecnocrático-centralizado-autoritário" que vinha sendo adotado até então, diz Vainer (2013). No planejamento estratégico, as técnicas aplicadas seriam advindas do campo empresarial, especialmente das escolas de negócios, como a Harvard Business School, pois ali estariam as ferramentas mais adequadas para corresponder a uma realidade de competitividade e fluidez resultante da liberalização do mercado global. Na mesma esteira de pensamento, Novais e Oliveira chamam a atenção para a “[...] disposição extensiva de infraestrutura de transporte e comunicação” (p. 171, 2013) desse espaço globalizado que caminha em direção à homogeneidade. Na sequência do pensamento, os autores assinalam a inversão de valores provocada pela mudança de paradigma, da escala local para a global, da nova racionalidade, que:

[...] implicaria o reconhecimento de um número crescente de atores e da dificuldade para atingir decisões aceitáveis num ambiente onde intensificou-se a complexidade. Supõe, assim, o recurso a múltiplas competências e técnicas, inclusive de coordenação e negociação de conflitos e interesses entre os atores participantes (NOVAIS; OLIVEIRA, p. 171, 2013).

Para fazer parte do jogo de competitividade global e destacar-se perante os pares, atraindo o capital exterior, cabe às cidades a assimilação do comportamento de empresa, enquanto mais um agente econômico. Desse modo, é para dar conta do rol de novas táticas advindas do campo empresarial, explica Vainer (2013), que surge o modelo específico do planejamento estratégico: o aperfeiçoamento da parceria público-privada como forma de contemplar o mercado, pensando de forma global e unificada. Na esteira do sucesso em repercussão do caso de Barcelona, acabou por ser exportado e adaptado em diferentes frentes, propiciando a profissionais catalães, em especial Borja e Castells, ganharem status de consultores mundiais. O modelo foi otimizado para o formato cartilha, com diretrizes objetivas de como se pode viabilizar a venda (da imagem) da cidade (em Porto Alegre, por

exemplo, Raul Pont, quando prefeito, chega a mencionar a contratação de consultores de Barcelona em reportagem especial do Jornal JÁ [2019] para realização de um plano para o Cais Mauá). Dentre esses pontos objetivos, destaca o autor, a necessidade da supressão da separação rígida entre público e privado, de modo que a parceria assim transcorreria sem maiores percalços.

[...] a analogia cidade-empresa não se esgota numa simples proposta administrativa ou, como muitas vezes pretendem apresentar seus defensores, meramente gerencial ou operacional. Na verdade, é o conjunto da cidade e do poder local que está sendo redefinido (VAINER, 2013, p. 89).

De maneira geral, a cidade passa a atuar como ator econômico, fornecendo os instrumentos de poder públicos ao capital privado. A lógica neoliberal não abre espaço para planos “utópicos”, pois só há lugar para o pragmatismo, para a produtividade e para a competitividade. O plano tem foco definido no resultado, logo, o que está por fora dessa visão acaba por ser desconsiderado. Visão fechada, indiferente aos processos locais e, portanto, autoritária, de modo que Vainer (2013) sugere o termo “democracia direta da burguesia” para caracterizá-la. Se a cidade é mercadoria, existe um comprador em vista e este, por sua vez, tem um perfil desejado, o qual é detectado a partir de diagnósticos que apontam aspectos a serem valorizados na busca por melhorar a atratividade do produto-cidade perante o capital. Para encantar aqueles a quem se deseja, a cidade deve investir em atributos que se refletem no caráter dos equipamentos arquitetônico-urbanísticos encontrados, usualmente, nos grandes projetos urbanos e nos projetos de orla – aqui, no caso do Cais Mauá: shopping center, torres corporativas e atividades da economia cultural.

Esses mesmos elementos, com algumas variantes, repetem-se mundo afora. Entretanto, não é suficiente disponibilizar a estrutura padrão, é necessário trabalhar em condições de promoção da cidade e da intervenção. Vainer chama a atenção a um aspecto importante: “o que é que, afinal de contas, se vende quando se põe à venda uma cidade?” (2013, p. 78). A resposta não é simples, mas reconhece-se que o principal sintoma é o

sufocamento da política, a supressão do conflito. Afinal, para transformar uma cidade qualquer em Barcelona, são necessárias condições que camuflem os contrastes sociais facilmente observáveis para contextos de desigualdades como os sul-americanos. Como exemplo, o autor aponta a análise feita a partir do Plano Estratégico elaborado para o Rio de Janeiro (2013b), produzido com consultoria de catalães, onde a questão da pobreza e da desigualdade aparecem como “entorno social”, como problema paisagístico. Os consultores indicam, no relatório, a influência negativa do contraste social no fator atratividade. A população pobre não tem capacidade de consumir em um espaço elitizado, logo, é encarada como algo externo ao projeto (ou à parcela do território que se quer vender) e esse aspecto local deve ser contornado ou mascarado.

Portanto, para melhor desempenho das políticas adotadas, é preciso um efeito de sinergia entre Estado e capital privado atuando em conjunto, fazendo uso de estratégias de gerenciamento de conflito e testando novas configurações de “desenhos institucionais”. Novais e Oliveira (2013) esclarecem a questão quando apontam como chave principal para o funcionamento do sistema a cooperação entre agentes com objetivo de minimizar riscos e tempos para maximizar os ganhos da operação. Contudo, como reflexo, muitos agentes interessados no território são excluídos, restringindo a participação a um seletivo grupo selecionado conforme as regras do dinheiro e do poder.

Entretanto, caso se queira passar sobre as contradições para implementação do modelo, algumas condições são importantes para o fortalecimento do projeto. Uma delas é o conceito de *consciência de crise*. Vainer (2013) mostra que é desejado o sentimento de que a administração pública da cidade já não dá conta de manter determinada estrutura ou tal bairro em outra situação que não a de degradação, como acontece com os armazéns do cais do porto (Figura 16). Para que a narrativa da ineficiência do poder público seja fortalecida, faz-se necessário que diferentes atores (como a mídia) ecoem o discurso pró-intervenção, para que sejam cobradas atitudes às pressas, sob o risco de perder-se uma oportunidade única. A condição emergencial exigiria a superação do conflito em prol da cidade. O sentimento de crise visa produzir consenso onde há disputa. Esse fator funciona em contextos diferentes como Barcelona e Porto Alegre, pois não é a crise em específico que

importa, mas a sua percepção, levando ao sentimento de que é necessário um esforço conjunto para o progresso da cidade.



Figura 16: Armazéns encontram-se sem manutenção. Fonte: autor.

Se os conflitos forem superados e a intervenção prevalecer, é importante que o sentimento de crise seja recompensado por outro, pelo orgulho da conquista traduzido em objeto arquitetônico-urbanístico. O *patriotismo da cidade*, outro conceito de Vainer (2013), mostra que a confiança no progresso traz consigo, enquanto resultado, formas monumentais, as quais o autor chama de “novos arcos do triunfo do capital transnacionalizado” (2013, p. 94). O sentimento de orgulho como esses novos marcos permanece pós-intervenção e deve funcionar como uma das bases para a promoção da conciliação entre agentes e perpetuação do modelo, afinal, o capital dos investidores chega à cidade se houver a promessa de paz social. Para essa condição, é sugerido que se trabalhe para que haja uma despolitização da cidade tanto no mascaramento das contradições sociais, quanto da própria disputa político-partidária – sugere-se, se possível, que, durante a implementação do plano, a cidade não

passar por trocas de administração. Nos moldes propostos pelos consultores catalães, a cidade deve ser liderada por uma figura carismática e com poder de aglutinação social.

Então, como cenário ideal, temos governantes locais engajados na tarefa de promover a imagem da cidade receptiva e permissiva para com investidores (situação similar aconteceu em Porto Alegre com o Cais Embarcadero [2021] onde, em vídeo institucional, governador e prefeito promovem o empreendimento, como ilustra a Figura 14), disposta a vender-se e a competir em um mercado global em que as disputas sejam “esquecidas” tendo em conta a melhor agilidade dos processos. A essa cidade do planejamento neoliberal, Vainer (2013) chama de *city*. De outro lado, tem-se a *polis*, lugar de conflito e de complexidade, onde, pelo contrário, quer-se que as contradições venham à tona para que aconteça o debate. Na *polis*, “[...] os cidadãos investidos de cidadania politizam o cotidiano e quotidianizam a política, através de um permanente processo de reconstrução e reapropriação dos espaços públicos”, como entende o autor.



Figura 17: Print screen de vídeo institucional onde governador e prefeito falam sobre as obras em fase de finalização do Cais Embarcadero. Fonte: Canal do YouTube do Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=7wkM1zyt5Fg>

2.3 CATEGORIAS RELACIONADAS

Novais e Oliveira (2013), estudiosos dos casos brasileiros de grandes projetos urbanos, explicam que o modelo contou com uma rede de apoio para que se espalhasse de maneira acelerada e para que fosse visto enquanto solução para diferentes conjunturas. O planejamento estratégico está sintonizado com as “[...] representações dominantes a respeito da organização e das dinâmicas sociais contemporâneas” (2013, p. 169), ou seja, as intervenções, de modo geral pontuais, estão alinhadas ao que se espera, no discurso da cidade capitalista, das soluções para os problemas sociais, econômicos, culturais e ambientais. São apresentados como resposta possível para problemas complexos em contextos de complexidade e de incerteza.

Examinando a literatura que trata do assunto, Novais e Oliveira (2013) notam argumentações gerais que distinguem autores e autoras favoráveis e contrários a esse tipo de planejamento urbano. Por parte dos apoiadores, são ressaltados os seguintes aspectos: 1a) capacidade de acomodar diferentes interesses, pois são desenvolvidos em uma rede cooperação mútua; 2a) comprometidos com a escala global, tomam decisões com base no contexto que ultrapassa do local; 3a) são formulados a partir da ideia de crise e apontam uma saída para o desenvolvimento e para a atração de investimentos; 4a) modelo pragmático que se adapta às condições de países emergentes e à possibilidade mudanças mesmo ao longo da implementação; 5a) crença na geração de impactos positivos no entorno imediato, tanto do espaço físico, quanto da distribuição das riquezas geradas; 6a) dedica-se às intervenções físicas; 7a) incorporam as tecnologias e a sofisticação no mundo globalizado em termos de técnicas e de saberes.

Por outro lado, o entendimento contrário é de que: 1b) o modelo é elitista, posto que está na mão de poucos atores; 2b) Interesses globais sobressaem-se em relação aos locais; 3b) há predominância dos valores de troca em relação aos valores de uso, o que contribui para aumentar as diferenças sociais; 4b) não levam em consideração ou limitam a possibilidade de transformação social; 5b) a ideia de que os GPUs trazem benefícios não se aplica, pelo contrário, eles contribuem para a exclusão das populações locais; 6b) por referir-se aos contextos estrangeiros, não se inserem adequadamente no local e, portanto, estão

deslocados das necessidades de desenvolvimento; 7b) o reflexo da adoção de técnicas alheias às populações locais acentua as diferenças e reproduz aquelas vistas no cenário global.

O modelo neoliberal de planejamento urbano assume, sem constrangimentos, a associação do Estado ao capital privado e à ordem global, logo, como resultado, acontece um desenvolvimento desigual na escala local. Entretanto, Novais e Oliveira (2013) afirmam ser um erro reducionista a tentativa de entender tais projetos sob uma única lógica, já que o modelo de planejamento envolve múltiplas dimensões, como: política, institucional, simbólica, arquitetônico-urbanística, fundiária, socioambiental e econômico-financeira. Na sequência desta seção, busca-se relacionar as características particulares de cada dimensão apontada pelos autores com os acontecimentos referentes ao cais do porto.

A *dimensão política* diz respeito ao contexto sociopolítico do município e do Estado e está associada à imagem de uma gestão ou de um grupo. Os projetos podem ser alvos de disputas entre diferentes instâncias de poderes ou fazerem parte de planos de ascensão de grupos locais. No caso do cais de Porto Alegre, percebe-se que a proposição de um novo uso para o local perpassou governos de diferentes partidos políticos, contudo, a pauta, habitualmente, volta a ser posta em evidência. Foi assim durante governos estaduais e municipais desde a redemocratização. Imagina-se que, de fato, a solução da questão seria um trunfo político para qualquer um dos correligionários, independentemente do espectro político mais à esquerda ou mais à direita. O projeto mais recente do consórcio foi mais fortemente defendido na mídia pela ex-governadora Yeda Crusius (Figura 18), já que se encaminhou durante o seu mandato o edital de 2010.



Figura 18: *Print screen* a partir de matéria do portal GZH onde a ex-governadora celebra o projeto do consórcio. Fonte: autor. Disponível em [GZH \(link\)](#).

Entretanto, como o projeto não saiu do papel, não é possível que uma gestão tome para si a realização. O que se observa, desde a apresentação do projeto, em 2011, é um posicionamento favorável dos governantes que vieram a ocupar o poder. Este é outro aspecto salientado por Novais e Oliveira (2013): o alinhamento dos gestores públicos com os parceiros privados e o afastamento em relação aos movimentos sociais, que encontram dificuldade de pautar as discussões públicas.

A *dimensão institucional*, é relacionada “[...] aos processos decisórios e de controle social na montagem e implementação do projeto” (2013, p. 173). Os autores destacam projetos onde se tem participação da iniciativa privada, mas o gerenciamento continua com o poder público, inclusive com a inserção e com a captação de recursos financeiros. Embora aponte alterações de diferentes ordens (agentes, relações, normas e procedimentos), o Estado continua sendo o principal fiador do projeto nos estudos por eles realizados. Nesses termos, nota-se uma divergência em relação ao objeto desta dissertação. Em Porto Alegre, observa-se a participação do Estado na elaboração dos editais de contratação dos serviços e na definição dos usos – ainda que se aceitem alterações. O modelo de operação no cais, no caso do consórcio de 2010, era de concessão, ou seja, o Estado cederia a área à iniciativa privada pelo período de 25 anos, cabendo a essa a captação de recursos e a posterior administração do lugar. Inclusive, um dos pontos mais fortalecidos na argumentação favorável ao projeto é o envolvimento de nenhum capital público nas obras (Figura 19). De qualquer maneira, por mais que não haja dinheiro público investido diretamente, o Estado está presente no jogo de autorizações que envolvem os projetos, pois, como destacam os autores, intervenções dessa magnitude, que envolvem uma espacialidade da escala urbana, exigem, inexoravelmente, alterações da legislação urbanística, com a ampliação e a flexibilização de usos e de índices construtivos.



Figura 19: Imagem parte de peça publicitária divulgada pelo consórcio como argumento para implementação do projeto. Fonte: Site do consórcio "Viva Cais Mauá".

A *dimensão simbólica* diz respeito ao modo como os projetos são justificados, ela tem capacidade de abraçar mais de uma estratégia, adaptando-se ao contexto local. O primeiro destaque vai para o fator que dialoga com o conceito de *sensação de crise*, visto em Vainer (2013). O cenário de incertezas é condição para gerar o sentimento de pressa, de aproveitamento de uma oportunidade que não se deve deixar passar. Este é alimentado pelo paradoxo do otimismo, de que basta um ato (projeto) para que a cidade possa competir na economia global. Como a expectativa de que, com um novo cais, Porto Alegre possa vir a se

tornar uma capital de importância continental, atraindo atividades relacionadas com o setor terciário avançado e com o ramo turístico. A sensação de crise e a pressa pela intervenção também permitem escapar das questões sociais imediatas. Um novo cais tornar-se-ia peça central para geração de, por exemplo, empregos (Figura 20), problema de caráter estrutural e complexo, mas cuja sabida urgência possibilita trazer o projeto à frente na lista de prioridades, colocando-o como intervenção qualificada para solucionar diversas carências sociais em um único movimento.



Figura 20: Idem Fig. 16. Fonte: Site do consórcio "Viva Cais Mauá".

Cabe ainda ressaltar que Novais e Oliveira colocam tais projetos como “[...] uma pletora de possibilidades, cuja significação será dada, efetivamente, pela forma como a sociedade e seus diversos grupos sociais deles se apropriam” (2013, p. 181), assim as críticas geradas pela sua proposição e implantação dependeriam de como a sociedade incorpora o projeto em suas práticas. Os autores destacam o caso de Fortaleza, com o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, como exemplo de projeto onde as críticas da desconexão com a realidade das populações mais carentes não fariam sentido, já que o equipamento é usado por “grupos de diferentes posições sociais”, argumentam. O programa de atividades do centro envolve: salas de exposição, oficinas de arte, café, loja, salas de aula, planetário, auditório, anfiteatro, salas de teatro e de cinema e o Museu de Arte Contemporânea do Ceará. O site do Instituto Dragão do Mar (IDM)³ destaca que 90% das atividades do centro são gratuitas ou com preços simbólicos. De qualquer modo, apesar das atividades culturais de acesso amplo, caberia discutir se o quesito valor de ingresso, seria o único fator passível de ser excludente, ou melhor, se a gratuidade de acesso seria garantia da não-exclusão.

Os autores apontam um certo colonialismo na concepção das ideias e nos desejos pelas arquiteturas do chamado “primeiro mundo”, pois tende a ser mais fácil obter admiração e, por consequência, ter o projeto aprovado na sociedade, caso os profissionais e pensadores venham de fora. Esse fator vem ao encontro da próxima categoria analisada, a *dimensão arquitetônica-urbanística*. Concernente aos aspectos da forma e da sua relação com o entorno, a arquitetura das obras deve obter destaque e transmitir a imagem de inovação, do esperado salto à frente que um projeto arrojado simbolizaria. Para tanto, busca-se profissionais de renome no mercado, de preferência aos quais se possa atrelar o nome ao projeto, como uma assinatura. Os autores chamam a atenção para a descontextualização das intervenções para com as práticas edilícias locais, particularmente atribuídas aos projetos de orla, uma vez que estes, por questão de escala, têm poder de redefinir o espaço urbano de maneira deliberada, assim como diferem do que os autores chamam de intervenções pontuais na malha da cidade – que seria o projeto de um museu, para efeito de comparação.

O projeto do Cais Mauá apresenta os elementos elencados por Novais e Oliveira (2013). O escritório espanhol de arquitetura b720 tem uma série de projetos de escala similar

³ Disponível em: <http://www.dragaodomar.org.br/institucional/quem-somos>

ao redor do globo. As formas arrojadas, por exemplo, estão presentes nas torres corporativas que se destacam na paisagem pela altura e posição – nas docas, “soltas” em relação à malha urbana (Figura 21). Ademais, há descontextualização em relação às práticas arquitetônico-urbanísticas locais vistas na própria linguagem arquitetônica e no uso, já que o shopping proposto está em relação franca com o centro, local de comércio popular de rua. Chama a atenção que, apesar de o *shopping* não ultrapassar a altura da usina do gasômetro, a sua implantação representa a dimensão de um quarteirão em comparação com a malha do centro e encobre o antigo edifício considerando a relação armazéns-usina (Figura 22).



Figura 21: Vista do possível skyline de Porto Alegre a partir do Guaíba. Fonte: b720 arquitectos.



Figura 22: Vista da implantação do conjunto, com destaque para a escala do *shopping*, no canto inferior direito da imagem, em relação às quadras do centro. Fonte: b720 arquitetos.

A *dimensão fundiária* diz respeito à maneira como as intervenções impactam no entorno construído através do aumento do valor dos imóveis e dos terrenos. Como resultado desse processo, que os autores chamam de “apropriação de mais-valia imobiliária”, constata-se que, na maioria dos casos, acontece “ruptura na divisão social”, fruto do aumento dos preços e da mudança das dinâmicas locais. Novais e Oliveira (2013) também destacam que a valorização fundiária, poucas vezes, pelos estudos realizados, trouxe consigo instrumentos que possibilitassem captar uma parcela desse capital excedente gerado. A expectativa do aumento dos valores dos imóveis aparece na narrativa dos agentes da iniciativa privada, como será visto no capítulo seguinte, sendo entendida como benéfica e não como causadora de um problema de outra ordem.

A *dimensão socioespacial* está atrelada às consequências da implantação dos projetos do ponto de vista socioeconômico, relacionada à gentrificação, mas também à questão ambiental. Os autores destacam que a legislação brasileira é bastante completa em

relação às exigências dos Estudos de Impacto Ambiental (EIAs), mas alertam que as condicionantes impostas parecem pouco influenciar nos projetos. No caso de estudo, o EIA-RIMA foi um dos pontos que causou discórdia e trouxe protestos por parte dos coletivos contrários aos projetos, que apontam fragilidades no documento (FOGLIATTO, 2015). Contudo, as advertências em relação a essas fragilidades não foram suficientes para breçar o seguimento dos trabalhos.

Em relação à *dimensão econômico-financeira*, que diz respeito ao modo de financiamento dos empreendimentos, o caso do projeto do consórcio contrasta com os estudados por Novais e Oliveira (2013), já que os analisados teriam verba pública investida. Em adição, os autores apontam que os investimentos realizados costumam favorecer mais claramente a iniciativa privada do que a população local, categorizando um descompasso nas prioridades estatais. Em suma, como explicam Novais e Oliveira (2013), “[...] o sucesso ou o fracasso econômico dos projetos costuma situar-se muito mais no campo dos discursos do que na avaliação das contas públicas” (2013, p. 185).

Em suma, embora se note pequenas variações conforme o contexto, o argumento pró-intervenção do planejamento neoliberal é de que o Estado deve ceder espaço à iniciativa privada, pois a ela compete identificar potencialidades e, através destas, aportar desenvolvimento que se espalharia pelo território. Da parte do Estado, colaborar com as proposições seria o mais sensato a se fazer, uma vez que se trataria de uma oportunidade trazida por aqueles que sabem identificá-las, logo, as decisões precisam ser apressadas e o espaço para diálogo com a população é encurtado ou extinto. Tal conjuntura abre espaço para que as decisões sejam tomadas, diretamente, entre dois agentes: iniciativa privada e poder público. Contudo, tais processos podem ter efeito contrário e explicitar o conflito urbano caso agentes locais sintam-se lesados por um processo que não os contempla, a ponto de armar uma cena política que noticia a ausência de igualdade e que vem a perturbar a verticalidade dos acordos.

3. O CONFLITO ENTRE OS AGENTES

No capítulo 2, analisando a teoria acerca do neoliberalismo e da sua expressão em projeto urbano, propôs-se pensar a proposta do consórcio de 2010 (alinhada aos recentes desejos para a área) enquanto sintoma do planejamento estratégico; como reflexo da formulação de um projeto que, necessariamente, é imposto – posto que já vem pronto e não busca diálogo com a população local – e que, por esse fator, gera conflito com as práticas locais. Então, neste terceiro capítulo, parte-se do evento que explicita o conflito em meio público: uma assembleia convocada para apresentar o estudo do impacto do projeto no entorno.

O evento – aqui tratado como cena-assembleia, pensando a partir do conceito de Rancière – transcorreu entre vaias e aplausos, tendo sido coberto pela mídia que deu a ver o seu caráter conflitivo. Como teoriza o filósofo, esse desentendimento, que se passa em meio público, tem o poder de revelar o dano: aquilo aponta a ausência de igualdade em detrimento de uma categoria. Logo, a cena revela o caráter político de um acontecimento. Analisando a disputa na mídia, percebe-se que, a partir de então, há um acirramento entre narrativas-discursivas, tornando a assembleia o estopim da intensificação das disputas.

Examinando o conflito, nota-se que, embora, em um primeiro momento, possa existir uma aparente dualidade entre favoráveis e contrários àquele projeto do consórcio, a disputa não se apresenta como totalmente dicotômica, uma vez que, a datar da cena, outras narrativas aparecem em meio público. Observa-se, então, que há disparidades, porém, também há um entrelace de desejos. Logo, busca-se mapear os agentes e seus quereres, perguntando-se quem são e o que esperam para o cais do porto.

Posteriormente, na parte final do capítulo, constrói-se cenários por gráficos de polaridades. Para tanto, parte-se da interpretação das narrativas, de onde tira-se palavras-chave que representam polos que irão tensionar as extremidades dos gráficos. Em cada quadrante, no encontro entre polos, surgirá um cenário que terá um nome próprio e a ele serão aproximadas imagens que reforcem o seu caráter, auxiliando a imaginação de possíveis saídas. O método dos cenários busca pensar o território pela associação de complexidades, possibilitando outras visões sobre o problema, como pensa Reyes (2015).

3.1 A CENA PARA RANCIÈRE

Entende-se a cena-assembleia enquanto exemplar do conflito que se dá a ver em domínio comum, onde coletivos e particulares manifestam o desacordo com o rumo que se vinha dando ao cais do porto. A assembleia foi um chamamento para ouvir a população, mas, naquele momento, o projeto já estava conformado, tornando a consulta somente protocolar. A polêmica ocorrida explicitou o conflito, deu a ver outra parcela desejante que não havia encontrado lugar de fala até então. O acontecimento, que se deu através de uma experiência estética de cunho político, permite tecer relações a partir do dissenso entre desejantes de cais.

Tratar a assembleia como cena, a partir de Rancière (2014), significa pensá-la pelo conflito, como um acontecimento que se dá por um choque político. A cena é causa de um desentendimento entre processos heterogêneos: o político e o policial. Contudo, para compreender-se o sentido dos dois termos na obra do filósofo, é indispensável que se afaste das definições usuais que primeiro vem à mente, do político como o que é pertencente à política, aquela das disputas de poder partidário, do regimento das coisas e das estruturas de poder: esse, para o autor, é o conceito de polícia. Logo, o processo policial que organiza e distribui as pessoas em sociedade, é próprio dos governos e do sistema vigente, com suas condições e suas contradições. A polícia trata do conjunto de relações que deixam ver as configurações das ocupações, é ela que conforma bordas e limites para o comum.

Contudo, existem diferenças nas possibilidades de partilhar dos acessos e dos privilégios, portanto, o processo policial causa dano à igualdade. Sendo assim, existe o comum partilhado e partes exclusivas, como constata Rancière (2014). Diante disso, afirma o autor, a igualdade deve ser continuamente verificada através de denúncias, pelo processo da política. A política, fura a rigidez dos estatutos, denuncia a ausência de igualdade e conduz os sujeitos à emancipação. O processo igualitário tem em si uma dimensão anárquica, pois ocorre à revelia das ordens vigentes.

Ou seja, o político constitui-se pelo duplo dano, é a reunião de dois em um, no enfrentamento entre o processo da política e o da polícia. Caso se queira causar uma fissura

na ordem policial, é necessário haver um acontecimento, uma cena. Cabe à política romper as divisões sensíveis estabelecidas e, por meio dessa brecha, deixar ver as parcelas dos sem-parcela, transformar o barulho em discurso, fazer ver o que até então não tinha cabimento (RANCIÈRE, 2018b). A atividade política passa por uma manifestação que pressupõe a igualdade, apontando o dano a uma categoria. Cabe a verificação à exaustão para abrir espaço de pensamento por outras perspectivas, mediante uma construção discursiva e prática. Uma cena polêmica. “

Nenhuma coisa é então por si só política. Mas qualquer coisa pode vir a sê-lo se der ocasião ao encontro das duas lógicas. Uma mesma coisa - uma eleição, uma greve, uma manifestação - pode dar ensejo à política ou não dar nenhum ensejo (RANCIÈRE, 2018b, p.45).

Em nome da categoria que sofre dano pela ordem policial, há uma reação construída em busca de uma “falha lógica” por meio de uma demonstração argumentativa capaz de revelar os desvios de como o comum presta-se à partilha. Classe, gênero, sexualidade e raça são particularidades que distinguem as partes, pois a ordem policial não promove acessos igualitários. Logo, há um conjunto de complexidades que afeta a todos e particularidades que atuam no modo como cada um é afetado. Essas relações que acontecem em domínio público são da dimensão do sensível: conjunto de atributos estéticos que deixam ver a capacidade de ser, de dizer e de fazer em âmbito coletivo. Ou seja, a política tem uma carga estética que lhe é inseparável (RANCIÈRE, 2018). Caso não aconteça algo que permita furar as configurações estabelecidas da ordem policial, não há política possível – o que contraria o entendimento de que tudo é político, onde o viver seria político. Para Rancière (2018), não, a política só acontece se provoca um dano aos segmentos fixados da sociedade que precisam ser atualizados com constância, pois é da ordem policial a tentativa de capturar o próprio de uma comunidade para si – uma metapolítica – empenhando-se em moldar e remodelar as pautas que irrompem à revelia do sistema.

Desse modo, o autor entende a vida em sociedade como uma partilha que se dá a ver por um conjunto de atribuições sensíveis onde aparecem determinadas evidências que

deixam ver as inconsistências que assolam a sociedade no tocante ao comum: às possibilidades individuais e coletivas de participar da coisa pública. A forma como cada singularidade posiciona-se nesse todo coletivo diz respeito às atividades que exerce (e ao tempo necessário para tanto), bem como aos espaços que ocupa. Logo, a partilha do sensível, é:

[...] um recorte dos tempos e dos espaços, do visível e do invisível, da palavra e do ruído que define ao mesmo tempo o lugar e o que está em jogo na política como forma de experiência. A política ocupa-se do que se vê e do que se pode dizer sobre o que é visto, de quem tem competência para ver e qualidade para dizer, das propriedades do espaço e dos possíveis do tempo (RANCIÈRE, 2018, p. 16 e 17).

Em suma, se não há partes reconhecíveis, não há cena política. É preciso provocar o que o autor chama de "jogo do litígio". Uma contestação capaz de furar a rigidez da ordem estabelecida, provocando uma falha em nome de determinada categoria. O dano policial repete-se *ad infinitum* a menos que se provoque um outro dano, em direção contrária (RANCIÈRE, 2018b).

3.1.1 A CENA-ASSEMBLEIA

Ocorrida no ginásio do Grêmio Náutico União, em setembro de 2015, a assembleia foi convocada pela Cais Mauá do Brasil S.A (consórcio), onde apresentou-se o Estudo de Impacto Ambiental (EIA-rija) do projeto desenvolvido por b720 e Jaime Lerner. Os agentes do consórcio expuseram as proposições e, por fim, abriu-se espaço para perguntas. O evento contou com cerca de 400 pessoas que, em ritmo de torcida, proferiram gritos e palavras de ordem (figuras 23, 24, 25 e 26), como se vê nas reportagens do jornal SUL21 (FOGLIATTO, 2015) e do Correio do Povo (JÚNIOR, 2015). É destacado, em ambas matérias, a presença mais numerosa de opositores ao projeto, sejam eles organizações coletivas civis, como o

Movimento Cais Mauá de Todos e Ocupa Cais Mauá (ambos coletivos populares), sejam indivíduos independentes. Ademais, Fogliatto (2015) destaca que o local escolhido para a assembleia pública foi no bairro Moinhos de Vento, um dos bairros de elite econômica porto-alegrense.

Ao longo da fala dos representantes do consórcio, alguns pontos suscitaram reações contrárias dos opositores, como: o *shopping center*, as torres comerciais, as 4 mil vagas de estacionamento para veículos automotores, a remoção de 330 árvores e a possível elitização da região. Foi pedido que o processo contemplasse consulta popular. Todavia, foram celebradas 300 vagas em bicicletários e 1,2 km de ciclovia ao longo da Avenida Mauá. Já as falas dos agentes favoráveis celebraram o resgate da relação com o Guaíba e o potencial turístico-comercial da proposição, de modo que foi ressaltada a capacidade de gerar impostos (R\$ 200 milhões) e empregos diretos e indiretos (28 mil). Segundo os responsáveis, toda a extensão do cais continuaria de livre circulação para o público geral e os portões de acesso ainda seriam ampliados. O pórtico principal e os armazéns tombados seriam preservados, ainda que o A7 e os que estão nas docas (C1, C2, C3 e C4) seriam postos abaixo – fato que gerou vaias, conforme Fogliatto (2015).



Figura 23: Manifestação ocorrida durante a assembleia. Fonte: Guilherme Santos / SUL21.



Figura 24: Manifestação ocorrida durante a assembleia. Fonte: Guilherme Santos / SUL21.



Figura 25: Manifestação ocorrida durante a assembleia. Fonte: Guilherme Santos / SUL21.



Figura 26: Manifestação ocorrida durante a assembleia. Fonte: Guilherme Santos / SUL21.

3.2 AS NARRATIVAS DOS AGENTES

No percurso adotado na seguinte seção, optou-se por trabalhar com as narrativas encontradas na mídia de agentes interessados no território em disputa. Em um primeiro momento, busca-se explicitá-las e identificá-las. Que agentes são esses que têm suas falas levadas em consideração e quais são seus desejos de cais do porto? Mapear as narrativas permitirá estabelecer uma visão dissemelhante do problema e afastar-se de uma pretensa dualidade entre contrários e favoráveis ao projeto. Através de buscas em portais de notícias, foram identificados sete agentes que transpareceram em suas falas o que esperam do futuro do local, são eles: comerciantes, coletivos, professores universitários, arquitetos e urbanistas, iniciativa privada, governantes e frente parlamentar e social.

3.2.1 COMERCIANTES

Comerciantes do Centro defendem revitalização do Cais Mauá, mas questionam modelo escolhido

Luis Eduardo Gomes Nas últimas semanas, a revitalização do Cais Mauá passou, mais uma vez, a ser tema de debate entre os moradores de Porto Alegre, especialmente após a realização de uma audiência pública para discutir o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA Rima) do projeto. O encontro reacendeu a discussão [...]

Figura 27: Comerciantes do centro foram procurados na semana seguinte à assembleia. Fonte: *Print screen* SUL 21 (GOMES, 2015).

Na tentativa de estender o olhar a um público que não se fez presente na assembleia, a reportagem do jornal SUL21 foi ouvir alguns comerciantes do centro na sequência do evento (Figura 27), uma vez que um dos pontos contestados foi o impacto de um *shopping center* no comércio do bairro, como visto em Fogliatto (2015). Para Gomes (2015), os comerciantes locais admitem não conhecer a proposta, mas deixam claro que veem com bons olhos o projeto. Contudo, contam não terem sido procurados por representantes do consórcio e afirmam só conhecer a proposta pela imprensa, sem maiores detalhes. Ademais, parecem preocupados com a condição de zeladoria do centro da cidade, apontam um certo descaso com a manutenção da região e uma ânsia por algo que traga benefícios para o comércio e para o entorno. As seguintes falas: “Eu adoro morar aqui, mas ultimamente o Centro está abandonado” e “Tudo que for feito para melhorar o Centro Histórico é fundamental” (GOMES, 2015), do lojista Paulo Sebastião e da proprietária de restaurante Marlene Barden, demonstram a expectativa em cima do possível projeto. De maneira correlacionada, espera-se que uma revitalização incremente o público dos estabelecimentos através de um aumento da circulação geral de pessoas.

Quando perguntados sobre a diferença entre o perfil do público do projeto do consórcio e do comércio popular, o entendimento é de que são heterogêneos e de que uma intervenção como *shopping center* não disputa o mesmo padrão; como diz a gerente da loja de livros usados, Helenir da Silva: “O máximo que vai ter é uma livraria, mas nada como um

sistema de trocas como temos”. Expectativa similar tem Marlene: “Um shopping eu até acho necessário, porque o comércio sempre atrai gente” (GOMES, 2015).

Contudo, não há coesão em relação a esse último ponto, pois há também contestação em relação ao shopping center: “Enquanto cidadão, eu acho que chega de shopping”, diz o presidente da Arccov (Associação Representativa e Cultural dos Comerciantes do Viaduto Otávio Rocha), Adacir Flores. Na sequência o mesmo ator faz uma crítica em relação ao caráter da proposta do consórcio de 2010: “Da forma como a prefeitura apresenta o projeto, é uma forma de elitizar a orla. Não é devolver a orla à população” (GOMES, 2015).

As falas críticas estendem-se à relação entre os elementos arquitetônicos propostos na relação com a pré-existência. “Temos prédios antigos no Centro, acho que seria um choque muito grande construir torres muito modernas. Poderia ser feito de forma mais harmoniosa”, diz Marlene. Por sua vez, Paulo Sebastião acrescenta que “A cidade tem outros lugares para desenvolver bons projetos, por que na beira do rio?”. Complementarmente, o aumento do tráfego motorizado da região central, causado pelo possível acréscimo populacional também foi posto enquanto ponto preocupante.

As falas dos comerciantes, apesar de variada no seu conteúdo, apontam algumas direções. Em um primeiro momento, há um tom de preocupação, de zelo com o centro da cidade. Há o desejo de melhoria das espacialidades e da zeladoria do bairro. O aperfeiçoamento das condições traria melhor qualidade para quem vive e trabalha no bairro, assim como possibilitaria incrementar o público geral, já que o movimento de calçada é importante para o comércio popular de rua. Por outro lado, há frustração e descrença de que a cidade possa cuidar de si por conta própria, na figura do seu governo. Aparecem divergências sobre a necessidade de um *shopping* que poderia trazer consigo a elitização da orla, mas, ao mesmo tempo, poderia incrementar consumidores para os seus negócios. Ademais, preocupam-se com o impacto das novas construções na relação com a paisagem existente e com o tráfego motorizado.

3.2.2 COLETIVOS



Figura 28: Em entrevista, representante do coletivo aponta caráter mercadológico do projeto de 2010.

Fonte: *Print screen* Revista IHU on-line (FACHIN, 2016).

O Coletivo a Cidade que Queremos (CCQQ) é formado por associações, entidades e movimentos que se organizam para fazerem-se ouvidos nas questões referentes à cidade de Porto Alegre, especialmente da orla do Guaíba, como vê-se em reportagem do portal IHU On-Line de 2016 (Figura 28). Seu representante, Luciano Fedozzi, critica a proposta do consórcio de 2010, diz tratar-se de um plano de negócios advindo do *city marketing* com intenções de vender a cidade para investidores. Nesse mesmo sentido, desaprova a formulação do modelo de intervenção e contesta o argumento de que o poder público não teria meios de realizar a intervenção por conta própria, “é uma questão de planejamento”, afirma (FACHIN, 2016). Como exemplo, o entrevistado cita o trecho da orla compreendido entre a Usina do Gasômetro e a Rótula das Cuias⁴, onde o governo desenvolveu o projeto de revitalização com recursos de um banco de desenvolvimento e cujo valor seria superior ao necessário para restaurar os armazéns do cais do porto.

O Coletivo também aponta fragilidade na estruturação do plano de negócios, já que o consórcio não teria apresentado garantias de possuir os recursos necessários para realizar a obra, o que reforçaria o caráter especulativo do modelo. Do ponto de vista do projeto urbanístico, é tido como dissonante do que se espera do urbanismo contemporâneo relativo a espaços públicos, tendo em vista os elementos do projeto (*shopping* e torres comerciais) e a previsão de grande número de vagas de estacionamento. Entretanto, embora se oponha

⁴ Referente ao trecho 01 da orla Moacyr Scliar.

aos elementos do programa citados e à forma de contratação, Luciano afirma não ser contrário a um projeto outro.

Que fique claro: estamos advogando que o Cais Mauá se torne um bem comum, para toda a cidade e toda à população. Isso significa que uma parte do espaço do Cais pode ser concedida à empreendedores privados desde que articulada a um projeto que assegure a preservação dos armazéns e sua destinação para a riqueza, a diversidade e a pluralidade da vida sociocultural e ambiental da cidade. Para isso é necessário abandonar o mantra da privatização como caminho único do desenvolvimento urbano (FEDOZZI, 2021).

Assim como outros agentes, Luciano cita projetos tomados como referência para vislumbrar um futuro cais, aqueles das *waterfront regeneration*, como diz, mas atribui essas visões a um colonialismo que não reconhece as características próprias de Porto Alegre. Nesse mesmo sentido, critica a noção de que o Puerto Madero seria exemplo a ser seguido, já que é elitizado e proibitivo para boa parte dos argentinos.

A simples cópia do pior já produzido em casos de revitalização urbana representa a mentalidade colonizada que é inapta à inovação ou então é a defesa de interesses outros que são travestidos de competência técnica no planejamento das metrópoles. Então, o que está em jogo no Cais Mauá é se os governantes junto com a sociedade gaúcha serão capazes de construir um projeto que sirva ao comum, um patrimônio a ser usufruído por todos, ou se aquele espaço emblemático para Porto Alegre se tornará mais uma forma de promover segregação socioespacial, exclusão social e desigualdade que vem fragmentando a vida urbana na sociedade brasileira e assustando cada vez mais as metrópoles no mundo globalizado (FACHIN, 2016).

A narrativa dos coletivos é crítica ao projeto do consórcio, ressalta tratar-se de um modelo de caráter especulativo de privatização de uma área pública. Como contraproposta, pedem que o poder público realize as obras com recursos próprios, primando pelo restauro dos armazéns. Os agentes são favoráveis a que se faça um projeto para o local e entendem

que é aceitável que se tenha algum tipo parceria público-privada, desde que se abrace a “[...] diversidade e pluralidade da vida sociocultural e ambiental da cidade” (FACHIN, 2016).

3.2.3 PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS

Manifesto de Professores da UFRGS em defesa do Cais Mauá (sugerido por Rafael Kruter Flores)

Nós, grupo de professores e pesquisadores da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, cumprindo a função obrigatória de colaboração com a sociedade e as políticas públicas do país, vimos a público manifestar nossa posição contrária ao empreendimento previsto para a reocupação do Cais Mauá, berço da cidade de Porto Alegre e patrimônio histórico, cultural [...]

Figura 29: Em carta, professores da UFRGS manifestam descontentamento com projeto do consórcio de 2010. Fonte: *Print screen SUL21 (2016)*.

Em carta divulgada no portal SUL 21 (Figura 29) e assinada por 109 membros, professores universitários da UFRGS pedem a rescisão do contrato com o consórcio, mas dizem-se favoráveis a alguma intervenção no local, desde que se afaste daqueles moldes. Os docentes chamam o projeto de anacrônico em termos de urbanismo contemporâneo, pois “fundamenta-se em um paradigma urbanístico já superado há pelo menos duas décadas, como demonstra a literatura e os casos exitosos de reformas que vêm sendo implementadas [nos] países centrais e da América Latina”. Dessa maneira, criticam as arquiteturas monofuncionais do projeto. Por outro lado, esperam um espaço com uso misto, que contemple a diversidade.

Por princípio, espaços públicos qualificados atraem pessoas, gerando recursos, polarizando atividades econômicas complementares e compatíveis com atividades culturais, recreativas e de lazer, valorizando o entorno e diminuindo a insegurança. O empreendimento previsto trará uma ocupação fomentadora de segregação e de elitização. Contraria, portanto, o princípio da função social da cidade inscrito no Estatuto da Cidade (SUL21, 2016).

Outro aspecto ressaltado é a primazia pelo transporte motorizado – um “carrocentrismo” – individual no centro da cidade, local já bastante congestionado. Os

professores pedem que se dê ênfase ao transporte público combinado com outros meios não poluentes (como a bicicleta), enquanto forma de democratizar os acessos e de contribuir com a desaceleração da poluição ambiental. Do ponto de vista da paisagem urbana, criticam o caráter das arquiteturas propostas que desvalorizam o patrimônio da cidade. No mais, dizem não encontrar razões "tecnopolíticas" para a realização do projeto naqueles moldes que não a mercantilização de um espaço público de alto valor imobiliário, já que o argumento de que não haveria dinheiro para a realização da intervenção por meio dos cofres públicos soaria "falacioso" perante a realização da obra da orla (o valor da restauração dos armazéns seria de 43 milhões de reais, enquanto o projeto da orla custaria 62 milhões de reais), afinal, "um simples cálculo demonstra que os armazéns do Cais Mauá poderiam ser restaurados realisticamente com recursos mobilizados pelo município", dizem.

Outrossim, corroboram que a ausência de participação popular foi um problema na condução do processo, o que seria um contrassenso para a capital que já obteve destaque pela democracia participativa. Uma prática "de cima para baixo" (SUL 21, 2016), afirmam. Como uma forma de superar essa questão, sugerem a adoção de concursos públicos para a resolução do projeto, o que garantiria uma pluralidade de visões acerca da questão. Por último, esperam que a cidade "abra ampla discussão com a sociedade porto-alegrense sobre o destino a ser dado para o importantíssimo espaço público do Cais Mauá".

Os professores universitários reunidos em carta pedem a rescisão do contrato com o consórcio e manifestam-se contrários ao projeto até então válido, pois afastar-se-ia dos parâmetros requeridos do urbanismo contemporâneo, de uso misto e diverso, para lançar mão de uma setorização programática um tanto enrijecida. Criticam o caráter elitizante do projeto e pedem que seja considerado outro, elaborado através de concurso público, permitindo diferentes visões. Logo, mostram-se favoráveis a um projeto que contemple o restauro dos armazéns e que seja possível com recursos públicos, como a orla Moacyr Scliar. A proposta de ter-se local para cerca de quatro mil vagas de estacionamento também é alvo de críticas, pois indicaria a preferência pelo acesso individual motorizado em detrimento de modais como a bicicleta.

3.2.4 ARQUITETOS E URBANISTAS

Cais Mauá: o espaço simbólico e histórico mais importante de Porto Alegre. Entrevista com Tiago Holzmann da Silva

Figura 30: Em entrevista, o presidente do IAB reafirma a importância do cais do porto para a cidade.

Fonte: *Print screen* Revista IHU on-line (CHAVES E FACHIN, 2015).

O IAB alega dificuldade em obter informações, pela falta de transparência por parte dos vencedores do edital de 2010. Contudo, acrescenta que parece satisfatório o projeto para restauração dos armazéns, ainda que critiquem a ausência de projeto para o restante da área do cais, o que dificultaria uma avaliação completa. Conforme o então presidente (2012/2013 - 2014/2016) do instituto, Tiago Holzmann, afirmou em certa oportunidade (Figura 30):

O processo de licitação foi equivocado, 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 (CHAVES E FACHIN, 2015).

Em fala mais recente, já comentando o que seria feito do cais após rompimento do contrato com o consórcio, o presidente do instituto em mandato vigente quando da data de escrita desta dissertação, Rafael Passos, diz desejar um projeto com caráter menos comercial (Figura 31), com a ausência dos elementos *shopping center* e estacionamento; por outro lado, que privilegie os ambientes naturais. O arquiteto pede que se use o dispositivo de operação urbana consorciada, presente no Estatuto das Cidades, que prevê uma atuação integrada entre agentes públicos, privados e comunidade, assim afastando-se de um modelo de intervenção centralizado em um ator principal. “Claro, que a iniciativa privada deve assumir, mas é importante que interesses sociais e da classe artística sejam considerados” (KLEIN, 2019), diz por fim.

IAB defende proposta menos comercial para o Cais Mauá

Entidade sugere modelo que seja encabeçado pelo poder público em parceria com iniciativa privada e comunidade

Figura 31: Rafael Passos defendeu que se pense outra proposta para o cais do porto. Fonte: *Print screen* GZH (KLEIN 2015).

Entretanto, embora o Instituto de Arquitetos do Brasil represente parcela da classe profissional, existem arquitetos que pensam o cais (e a orla) por uma perspectiva mais projetual, é o que mostra a reportagem do portal GZH (Figura 32). Diante da possibilidade de Porto Alegre ter um grande trecho de orla projetado em um curto espaço de tempo⁵, ouve-se arquitetos sobre a possibilidade de transformação da frente d'água. Dentre eles, estão dois professores da UFRGS, Benamy Turkienicz e Silvio Abreu. O primeiro ressalta que a cidade está próxima de ter “orla planejada mais espetacular do país” e completa celebrando a possibilidade de unidade do projeto e rápida realização da intervenção: “Passamos a usufruir de um privilégio que outras cidades, no Brasil todo, não tiveram: a possibilidade de projetar praticamente em sincronia todos os espaços da Orla” (GERMANO, 2021). Silvio Abreu adiciona a possibilidade de complementaridade dos projetos:

Ainda tem a própria Usina do Gasômetro (com previsão de reabertura em fevereiro), que tem um apelo cultural muito forte. E aquele trecho 1, o primeiro inaugurado, também se diferencia pela proposta mais contemplativa, com arquibancadas. Sem dúvida esse mix de atividades vai ser uma característica muito marcante (GERMANO, 2021).

⁵ Nesse momento, os trechos citados, 01 e 03 da orla, estão prontos; está em obras um empreendimento de caráter comercial onde ficava o antigo Estaleiro Só, passando a Fundação Iberê Camargo; somado a esses, a matéria inclui o Cais Mauá enquanto ponto de interesse de um projeto futuro que logo deve ser concretizado.

Ressaltando um caráter mais subjetivo – a beleza da orla – outro arquiteto, Ronaldo Rezende, um dos fundadores da Associação Brasileira dos Escritórios de Arquitetura (Asbea), como ressalta a matéria, celebra as transformações e o aproveitamento do potencial do lugar: “Porto Alegre está deixando de ser uma das capitais mais feias do Brasil para finalmente abraçar um atrativo paisagístico, turístico, urbanístico e econômico que pouquíssimas cidades no mundo têm” (GERMANO, 2021). Por fim, o arquiteto Anthony Ling, editor do site Caos Planejado, acredita que os projetos poderiam ser melhores, mas parece conformado diante das possibilidades.

Particularmente, acho que alguns projetos poderiam ser melhores, mas o próprio Jaime Lerner (arquiteto que idealizou a revitalização) dizia que nós, urbanistas, precisamos de um certo grau de pragmatismo. Talvez não tenhamos o ideal, mas vamos ter o melhor possível (GERMANO, 2021).

Por que Porto Alegre terá, em alguns anos, a orla planejada mais espetacular do Brasil

Parece papo de gaúcho que se acha melhor em tudo, mas não: especialistas ouvidos pela coluna explicam os diferenciais da renovação na Capital

Figura 32: Grandes transformações na orla são celebradas por arquitetos e urbanistas. Fonte: *Print screen* GZH (GERMANO, 2021).

Os presidentes que falam pelo IAB demonstram-se críticos ao projeto, alegam fragilidades nos processos legais e apontam ausência de elementos para julgar a proposta como um todo. Contudo, consideram a necessidade de restauro dos armazéns enquanto parte bem vista. Além disso pedem maior participação popular e que se use de mecanismos previstos no Estatuto das Cidades para agregar outros agentes. Contudo, uma parcela da classe vê a velocidade com que têm acontecido transformações na orla como uma oportunidade a ser celebrada. O projeto, para além das mudanças na paisagem, seria a matriz que desencadearia uma série de reflexos positivos no campo turístico-econômico. Os

adjetivos usados para caracterizar esse projeto integrado focam nos aspectos plásticos da orla que se tornaria espetacular – ou deixaria de ser feia. Sendo assim, esses atores parecem ansiar por uma intervenção, pelo desenho - ainda que possa não parecer o ideal pelas condições locais.

3.2.5 INICIATIVA PRIVADA

Como um novo Cais Mauá pode ajudar a revitalizar o Centro Histórico de Porto Alegre

Redescoberta do porto como espaço de lazer é chance de reverter decadência da região

Figura 33: Cais Embarcadero é visto como chamariz para novos investidores. Fonte: *Print screen GZH (FONSECA, 2021)*.

Com a interrupção do projeto do consórcio de forma definitiva perante a lei, o governo movimentou-se para, em associação com investidores, viabilizar o Cais Embarcadero (Figura 33). Esse mesmo nome já havia sido utilizado durante as Copas do Mundo de Futebol de 2014 e de 2018, onde se abriu armazéns e arredores para abrigar eventos com festas e transmissão das partidas. O homônimo de 2021 trata-se de um empreendimento comercial com bares, restaurantes, quiosques, estacionamento e uma área anexa com arquibancada para eventos (Figura 34). A principal intervenção fica em frente ao armazém A7 (o único não tombado pelo patrimônio, o que permitiu a instalação), uma estrutura metálica em pintura preta que foi anexada à fachada do edifício, onde ficam os estabelecimentos principais. O restante dos armazéns não faz parte do empreendimento, não sofreram qualquer tipo de restauração e não é possível chegar até próximo deles, já que a circulação é delimitada. O acesso fica pela Avenida Mauá, podendo ser feito a pé ou de carro (há um estacionamento

rotativo no local), e a face para a avenida continua murada ou gradeada, logo, não se tem contato visual entre quem está fora e quem está dentro.



Figura 34: Uma estrutura metálica preta foi anexada em frente ao A7. O restante da área divide-se entre espaço de lazer e de consumo. Fonte: Montagem a partir de fotos de Lauro Alves e Matheus Bruxel, ambas da Agência RBS.

O empreendimento é visto como teste para atrair a atenção de investidores, afirmando todo o potencial do local para fazer negócios. A expectativa é que a atração irradie interesse para o restante do cais e para os arredores do centro histórico. Em reportagem do portal GZH, evidencia-se um possível novo uso para os armazéns, de caráter cultural, onde

se prevê o recebimento de uma exposição virtual imersiva. Essa é a visão do diretor da empresa do ramo de eventos, DC Set Group, Eugenio Correa:

Se o Museu da PUCRS (de Ciência e Tecnologia) atrai 400 mil pessoas por ano, imagina as possibilidades que temos aqui, apresentando o Cais Mauá a estudantes do Estado inteiro que nem sabem que ele existe. Ano que vem, Porto Alegre faz 250 anos, imagina uma exposição a respeito (FONSECA, 2021).

Ainda na mesma matéria, o empresário conta que já se sente sinais de uma valorização da região, pois, na busca por imóveis de apoio aos estabelecimentos, operadores do Cais Embarcadero teriam os encontrado 30% mais caros no momento da renovação de contratos após a inauguração do empreendimento. Outro uso possível ventilado pelos agentes é a instalação de praças náuticas voltadas para embarque e desembarque de embarcações privadas, conforme Roberto Banunas, da Celebra Nau. O presidente da CDL, Alcides Debus, ressalta as oportunidades que seriam geradas a partir da remodelação do cais, comparando Porto Alegre a outras cidades que tiveram suas orlas modificadas, como Baltimore, Cidade do Cabo, Gênova e Barcelona.

Com algumas variações, oferecem restaurantes, museus, centro de eventos, shopping e lojas, hotéis e marinas que motivam milhares de pessoas a – mais do que admirarem a beleza do Rio Patapsco, em Baltimore, ou a do Mar Mediterrâneo, em Gênova ou em Barcelona – fazerem relacionamentos e negócios a partir de empreendimentos que também proporcionam cultura, lazer e entretenimento. Ou seja, qualidade de vida. E por que não oferecer essas possibilidades a partir do Guaíba? (DEBUS, 2019).

Na sequência do texto, o representante dos lojistas da cidade destaca o potencial de geração de empregos (28 mil entre empregos diretos e indiretos) e de atração turística do local, que teria capacidade de beneficiar o bairro, a cidade e o estado inteiro, com a expectativa de 12,5 milhões de visitantes ao ano.

As falas dos agentes da iniciativa privada focam no potencial do local como negócio, mas que traz no seu bojo alguns outros programas vinculados, ressaltando a capacidade de atração de público a partir de eventos culturais e prospectando uma irradiação dos benefícios para o restante da cidade, na expectativa de valorização da região – mesmo que a valorização celebrada seja pelo aumento dos valores imobiliários.

3.2.6 GOVERNANTES

CENTRO HISTÓRICO

Projeto para o Cais do Porto prevê a construção de hotel e torres residenciais

Inauguração do Embarcadero trouxe ânimo para a revitalização de todo o espaço

Figura 35: Manchete mostra a expectativa dos governantes após a inauguração dos Cais Embarcadero.

Fonte: *Print screen* GZH (2021).

Já prospectando o futuro do cais após a inauguração do Cais Embarcadero, o Secretário de Parcerias do Estado, Leonardo Busatto, diz que o local comportaria torres e hotéis em região próxima à rodoviária (setor docas) e que projetos como o Puerto Madero e o Brooklyn Bridge Park são inspirações. Além disso, explica que a restauração dos monumentos e do prédio tombados serão previstos em contrato. Contudo, sobre o modelo de parceria que seria adotado, esclarece que o poder público não poderá estipular que tipo de empreendimento cada armazém terá, isso caberá à iniciativa privada em contrato de concessão de 30 anos. O caráter público do cais seria então mantido pela possibilidade de circulação ao redor dos empreendimentos (GZH, 2021).

O governador Eduardo Leite, após a rescisão do contrato com o consórcio, anunciou que pretendia um novo modelo de negócio para o cais loteando partes (no máximo 10% da área) para a iniciativa privada de forma definitiva, afastando-se do modelo anterior, pois seria

diffícil convencer investidores a colocar tanto dinheiro em um modelo de apenas 25 anos de concessão (COSTA; JACOBSEN, 2019). Em outra oportunidade, em evento conjunto com o prefeito em exercício, Sebastião Melo, falou-se da necessidade de cortar-se o muro da Avenida Mauá pela metade e da possibilidade do enterramento da estrutura superficial do Trensurb. Conforme Leite, essa última proposta seria incluída no edital de privatização dessa empresa. Melo faz algumas outras sugestões para área, como: a instalação de uma marina pública no trecho 2 da orla e de uma fábrica de cerveja artesanal nos armazéns, o que seria uma solução caseira para a questão. Nesse ponto, divergem os governantes, já que a visão do prefeito é de aspecto que contrastaria com a visão de Leite, que cita o complexo Brooklyn Bridge, em Nova Iorque, como inspiração (Figura 36) (OLIVEIRA, 2021).



Figura 36: Manchete mostra a expectativa dos governantes após a inauguração dos Cais Embarcadero.

Fonte: *Print screen* GZH (OLIVEIRA, 2021).

Os agentes da máquina pública atuam na concepção do modelo de negócios que servirá de base para o novo edital. As preocupações giram em torno de referências, modelos de fracionamento da área ou em como atrair investidores a partir do tempo de concessão. Por vezes, na ânsia por formalizar uma proposta – talvez pelos tempos da política atrelados ao mandato de quatro anos – oscilam entre modelos: da ambição de vendê-la a investidores internacionais a soluções mais ágeis, voltadas ao mercado regional, como sugere o prefeito com a fábrica de cerveja artesanal, ou, ainda, como o próprio Cais Embarcadero. O que fica claro é o desejo de privatizar o cais do porto, ainda que a maneira esteja em discussão.

3.2.7 FRENTE PARLAMENTAR E SOCIAL

Frente parlamentar defende anulação do projeto de revitalização do Cais Mauá

Luis Eduardo Gomes Por iniciativa do deputado estadual Tarcisio Zimmermann (PT), foi lançada na tarde desta quinta-feira (5) a Frente Parlamentar e Social por um Cais Mauá de Todos, que pede a rescisão do contrato firmado entre o governo do Estado e o consórcio Cais Mauá Brasil S.A. para a revitalização do Cais Mauá, em [...]

Figura 37: Lançamento da frente parlamentar. Fonte: *Print screen SUL21 (GOMES, 2016).*

As discordâncias em torno do projeto ecoam nas instâncias do poder político, como se observou no lançamento da Frente Parlamentar e Social por um Cais Mauá de Todos (Figura 37), encabeçada por líderes de partido alinhados com o campo ideológico progressista associada a outros movimentos, como CCQQ, Associação Gaúcha de Proteção ao Ambiente Natural (Agapan), IAB, Mobicidade, entre outras. A frente, que contou com parlamentares dos partidos PT, PCdoB e PSOL, pediu a rescisão do contrato em vigor “devido à falta de discussão com a população, à falta de transparência, a sucessivos descumprimentos de cláusulas e prazo contratuais e a mudanças que descaracterizam o projeto licitado originalmente”, conforme manifesto do grupo (GOMES, 2016). Contudo, o deputado Tarcísio Zimmermann (PT) esclarece que a frente não se opõe à revitalização do cais, mas sim a que estava proposta naquele momento.

É basicamente um projeto de especulação imobiliária travestido de algum tipo de preservação de prédios históricos, mas que não preserva nem de longe as características do lugar e nem de longe assegura uma convivência harmoniosa entre a cidade de Porto Alegre e seu porto (GOMES, 2016).

Em complemento, o deputado disse-se surpreso com a falta de fiscalização em relação aos termos do contrato por parte da Assembleia Legislativa – já que a área do cais pertence ao Estado e o contrato era gerido pela SPH – que teria relegado a questão aos movimentos sociais e à Câmara de Vereadores. Caio Lustosa, da Agapan, apontou que o

projeto do consórcio viola leis ambientais e que as torres comerciais iriam descaracterizar a orla, servindo somente a uma elite de usuários.

Um dos aspectos mais criticáveis é de prever a construção de espigões, para fins de hotelaria e escritório, e um shopping center que vai descaracterizar o entorno da Usina do Gasômetro. Basta dizer que a área de construção desse shopping seria quase que 10 vezes maior do que a área da Usina do Gasômetro, isso acabaria por desfigurar aquele entorno (GOMES, 2016).

Em síntese, os agentes têm reivindicações similares aos professores universitários e ao IAB, porém, na narrativa, desponta a contrariedade em relação ao posicionamento da administração pública na fiscalização dos processos.

3.3 O MÉTODO PARA CONSTRUÇÃO DOS CENÁRIOS

Na seção anterior, buscou-se interpretar que desejos poderiam estar contidos nas narrativas discursivas dos agentes. Do resultado da interpretação, do entrecruzamento de desejos, tirou-se palavras-chave (polos) que aparecem com força nas suas falas. São elas: concessão, participação social, concurso de projetos e preservação. Essas palavras são tensionadas através de um gráfico de polaridades por outras que vem de encontro, em sentido antagônico, como: não-concessão, não-participação social, contratação direta e especulação. Assim, obtém-se seis gráficos de polaridades com quatro cenários cada, que totalizam vinte e quatro cenários.

No tensionamento de cada polo, deu-se nomes como, por exemplo, o encontro entre concessão e não-participação social resultou no cenário “Enfim, Cais Mauá!”. Contudo, alguns quadrantes acabaram aproximando-se tanto em significado que foram repetidos, resultando em cortes que reduziram de vinte e quatro para treze cenários. Como última etapa, a cada cenário, aproximou-se imagens que a eles remetiam, compondo uma montagem. Esse processo foi de associação livre, algumas imagens e cenários remetem, inclusive, a assuntos tratados nesta dissertação, já outros trazem possíveis ramificações de pesquisa.

Então, dos critérios para execução do método, pensou-se nas seguintes definições para os polos:

- a) Concessão: o governo cederia o cais do porto à iniciativa privada por tempo determinado, cabendo a ela a administração e o arbítrio sobre o uso do local;
- b) Não-concessão: o poder público ficaria responsável pela concepção e pela administração do lugar, ainda que algum formato de parceria público-privada seja possível na execução das obras;
- c) Participação social: processo contemplaria consulta popular sobre o destino do cais do porto;
- d) Não-participação: o destino do cais do porto seria definido sem participação da população;
- e) Concurso de projetos: realização de competição de projetos para escolher a proposta a ser implementada;
- f) Contratação direta: contratação por notório saber ou por indicação frontal de equipe responsável pelo projeto e execução;
- g) Especulação: o futuro cais seria proposto enquanto ativo financeiro, visando, exclusivamente, o retorno financeiro;
- h) Preservação: manutenção inalterada das características do patrimônio e da paisagem do cais.

Com base nos cruzamentos dos polos, os cenários que surgiram são os seguintes:

1. Enfim, Cais Mauá!, cruzamento entre: concessão e não participação;
2. Renova Cais, cruzamento entre: concessão e participação social;
3. Terminal do Cais, cruzamento entre: não-participação e não-concessão;
4. Cais +, cruzamento entre: participação social e não-concessão;
5. Cais Desembarcadouro, cruzamento entre: concessão e contratação direta; especulação e contratação direta; não-participação e contratação direta;
6. Ponta dos Casais, cruzamento entre: concessão e concurso; concurso e especulação; concurso e não-participação;
7. Antigo Cais, cruzamento entre: contratação direta e não-concessão;

8. Parque do Cais, cruzamento entre: concurso e não-concessão; participação social e preservação; concurso e participação; participação e contratação direta;
9. Cais Trade Center, cruzamento entre: concessão e especulação; especulação e não-participação;
10. CCBB, cruzamento entre: concessão e preservação; preservação e não-participação; preservação e contratação direta;
11. Cais Empreendedor, cruzamento entre: especulação e não-concessão;
12. MACP, cruzamento entre: preservação e não-concessão; concurso e preservação;
13. Shopping Popular do Cais, cruzamento entre: participação e especulação.

Abaixo estão dois diagramas. O primeiro (Diagrama 03) ilustra o processo de concepção dos cenários, sendo: 1) filtragem das narrativas; 2) interpretação em palavras-chaves (polos); 3) criação de cenários no choque entre polos e, por último; 4) o deslizamento de imagens para compor a montagem de cada quadrante do gráfico de polaridades. O segundo (Diagrama 04) mostra a composição finalizada do conjunto de seis gráficos de polaridades com quatro cenários cada. Ao todo, tem-se treze cenários, pois alguns se repetiam nos quadrantes, como viu-se nas etapas anteriores.

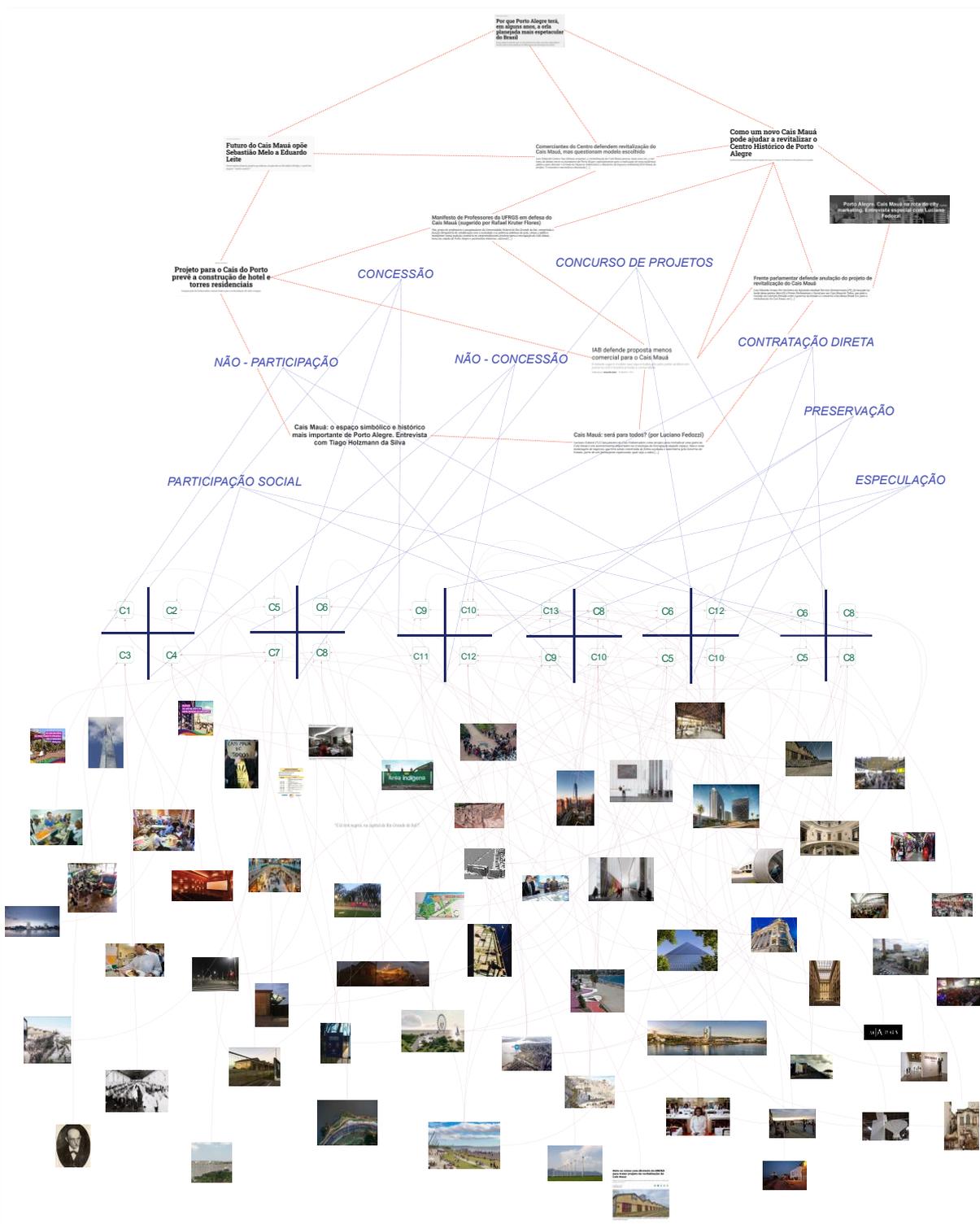


Diagrama 03: Esquema de concepção dos cenários (versão ampliada nos anexos). Fonte: autor.

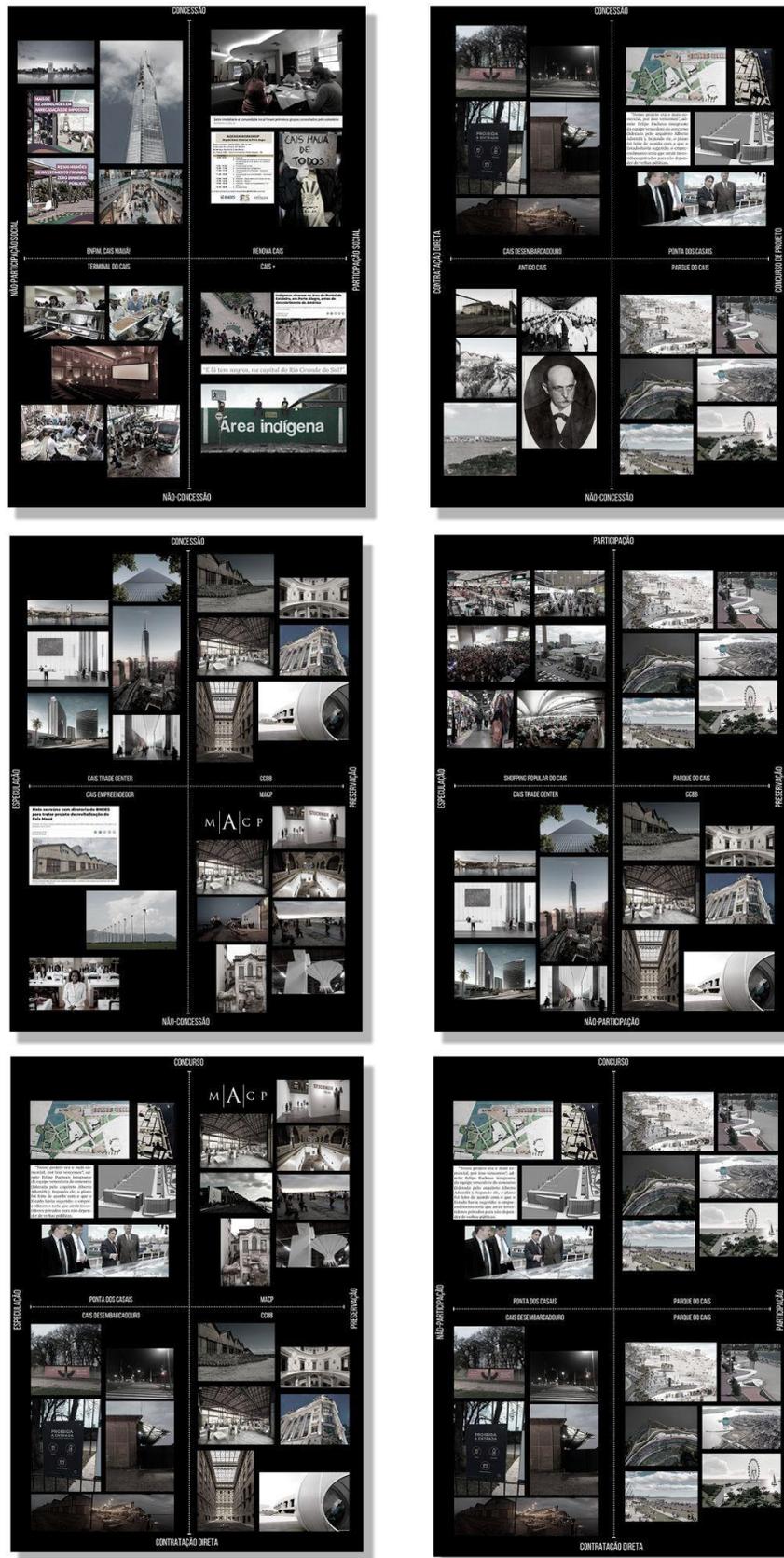


Diagrama 04: Conjunto de gráficos de polaridades com os cenários. Fonte: autor.

3.3.1 PENSANDO POR CENÁRIOS

3.3.1.1 Enfim, Cais Mauá!: concessão e não-participação social

Neste cenário, foram construídas torres comerciais e *shopping center*. Os armazéns permanecem e agora fazem parte de um *hub* sul-americano de aceleração de *startups*. O projeto foi elaborado por um escritório de renome mundial, colocando o *skyline* porto-alegrense em destaque pelas formas envidraçadas e sinuosas das arquiteturas propostas. Não houve consulta popular, mas o perímetro do cais continua acessível em horário comercial a quem não esteja disposto a consumir e queira passear por entre os edifícios. As imagens do cenário reforçam um ideário do planejamento capaz de dar presentes às cidades, de gerar riquezas a partir de uma intervenção comercializável onde os produtos urbanos são chamarizes do progresso econômico. Logo é importante ressaltar a magnitude do que está em curso – 500 milhões de reais em investimento, por exemplo.

3.3.1.2 Renova Cais: concessão e participação social

Neste cenário, um novo consórcio incorporou uma das principais críticas em relação ao antigo: a ausência de participação popular. Assim sendo, incluiu, na fase de concepção da proposta, eventos de consulta junto à população e a determinados outros agentes. Representantes do consórcio participam de mesas-redondas *online* com, por exemplo, o IAB e convidados, assim como desenvolvem dinâmicas presenciais com convocação através das redes sociais. Entretanto, a inclusão da população tem outras formas que podem escapar das convocações das autoridades, de modo que se faz pensar no tipo de participação contemplada por esses chamamentos ou em como se filtram as informações obtidas e de que maneira essas são traduzidas em projeto urbano.

3.3.1.3 Terminal do Cais: não-concessão e não-participação

Com o fim do cais enquanto porto, vai-se a atividade original e sobram as estruturas, os guindastes e os armazéns. Por diversos fatores e por suas potencialidades, o lugar tornou-

se objeto da imaginação coletiva. A ausência de um uso cotidiano pareceu incomodar os governantes desde então, de modo que uma série de propostas surgiram ao longo dos anos por iniciativa direta do poder público. Terminal de ônibus, escola de alfabetização, restaurante popular ou complexo cinematográfico. Apesar de não terem sido implantadas, permitem imaginar o que poderia acontecer com o local nos cenários de não-concessão e de não-participação, onde a decisão seria tomada de forma direta por aqueles que têm o poder, dependendo somente da vontade e dos tempos da política institucional.

3.3.1.4 Cais +: participação social e não-concessão

O cenário busca contar uma história a mais que não aquela oficial. Logo adiante do cais, na Praça da Alfândega, local de trocas comerciais, ficava o Largo da Quitanda, onde produtos eram comercializados por escravizadas em seus tabuleiros (RUPPENTHAL, 2015). Por esse motivo, o local fez parte do projeto Territórios Negros, trajeto que refaz pontos importantes da cidade para essa população, resgatando do esquecimento locais marcantes – alguns desses relacionados ao cais e à orla da cidade (FLECK, 2017). O percurso e o resgate da história dão a ver uma história a mais (daí o nome do cenário) da cidade que aparece para o restante do país como lugar de gente branca, devido à forte e incentivada imigração de, principalmente, alemães e italianos, como visto em Souza e Muller (2007).

Outra saída para o cenário: durante os trabalhos com terra no Pontal, complexo multiuso na ponta do estaleiro, descobriu-se artefatos dos povos originários que habitavam a região consideravelmente antes da chegada dos primeiros açorianos (MALINOSKI, 2021). Poderia ser a orla preservada enquanto sítio arqueológico, lugar de respeito às tradições dos povos originários? A recuperação da relação com o Guaíba poderia ser a retomada pela história de um povo massacrado após a chegada dos portugueses e que ainda hoje é constantemente atacado e invisibilizado. Conforme Oliveira (2010), hoje existem duas etnias, Guarani e Kaingang, vivendo na cidade. Muitos indígenas trabalham precariamente vendendo seu artesanato nas ruas do centro. Essa população, por ser desaldeada, está à margem das políticas oficiais da população não-indígena e também das políticas indigenistas.

3.3.1.5 Cais Desembarcadouro - concessão e contratação direta; especulação e contratação direta; não-participação e contratação direta

O cenário é consequência da pressa que resulta em soluções que passam sobre questões que já foram consideradas importantes. A relação da cidade com a água não seria resolvida, a desejada integração tornar-se-ia parte complexa e de lento retorno financeiro, passível de ser contornada. O muro, outro assunto marcante, tornar-se-ia parte bem-vinda da solução, visto que facilitaria controles, acessos e sinalizações proibitivas. A velocidade imposta pelo capital privado não permitiria restaurar o patrimônio, restaria usá-lo como moldura para a nova paisagem, ou ainda, como suporte para outros espaços de consumo.

3.3.1.6 Ponta dos Casais - concessão e concurso; concurso e especulação; concurso e não-participação

A promoção de um concurso público aparece na fala de alguns agentes como sinônimo de um projeto mais democrático, pois estaria aberto à competição franca, a diferentes propostas. Entretanto, o dispositivo que direciona o caráter dessas proposições e que estabelece o programa de necessidades é o edital, que segue determinado viés da intervenção, pré-conformando o projeto, como se vê pela fala de um integrante da equipe vencedora do concurso de 96, quando considera que ganharam por ser a mais comercial das propostas. Chancelado pelo IAB, o concurso expõe a insuficiência do projeto para dar conta das complexidades do território caso não seja aberto em sua anterioridade, no momento de elencamento das prioridades, como pensa Reyes (2015). A concorrência, se estabelecida por dentro das lógicas policiais, não dá ensejo à diferença, mas reforça a visão hegemônica do território que se manifesta nas coincidências.

3.3.1.7 Antigo Cais - contratação direta e não-concessão

Este cenário remete ao cais do desejo de prosperidade pelo intercâmbio econômico; de modernização da cidade do urbanismo higienista; do local que era palco de encontro da vida social e da relação franca com a água; do período de grande continuísmo administrativo,

de personagens que governaram a cidade e o Estado por anos a fio (como José Montaury). Porto Alegre vista do Guaíba já foi horizontal e o cais já foi local de trabalhadores, em contraste com interesses atuais que recaem sobre as orlas. O cenário também traz imagens atuais dos armazéns, testemunhas de outra época, que sofrem (ou são deixados a sofrer) com a ação do tempo, à espera de uma definição. Da cidade da virada dos séculos XIX para o XX, que buscava no urbanismo Haussmanniano o modelo para se atualizar-se e que hoje parece disposta a repetir o mesmo caminho, importando fórmulas de planejamento europeus e estadunidenses.

3.3.1.8 Parque do Cais - concurso e não-concessão; participação e preservação; concurso e participação; participação e contratação direta

O cenário reforça as imagens dos projetos de frentes d'água que se repetem e se retroalimentam através das referências arquitetônicas, das formas onduladas que se projetam sobre a areia ou sobre a água, com espaços de transição em arquibancadas e dos programas de lazer e de contemplação da paisagem. As imagens trazem a discussão sobre a autorreferenciação a que estão sujeitos projetistas em um mundo conectado. No mesmo sentido, as referências corroboram para a repetição de outros elementos, mais ostensivamente relacionados ao turismo comercial e à espetacularização da paisagem, como as imagens da roda-gigante ou da cuia-gigante.

3.3.1.9 Cais Trade Center: concessão e especulação; especulação e não-participação

Cenário de especulação imobiliário-financeira, remete aos edifícios envidraçados, à verticalização, ao acréscimo de valor pelo metro quadrado construído e ao controle dos espaços internos e externos. Na busca pela sensação de exclusividade, é bem-vinda a criação de ícones arquitetônicos que se destacam na paisagem. Sendo assim, o contraste é desejado e a relação com a malha pré-existente da cidade não é uma questão. Nesse mesmo sentido, o projeto não incorpora o dissenso e as particularidades do território, pois tem um usuário-alvo que é aquele capaz de consumir nos espaços financeirizados, como visto em Vainer (2013).

3.3.1.10 CCBB: concessão e preservação; preservação e não-participação; preservação e contratação direta

Por conta do não-cuidado do poder público com o patrimônio edificado das cidades grandes, esse cenário aventa a concessão da estrutura construída do cais do porto ao Centro Cultural do Banco do Brasil e suas atividades voltadas ao campo das artes e da cultura. Como já acontece em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Belo Horizonte, o CCBB, graças à pujança de capital da instituição, seria capaz de preservar o patrimônio do cais do porto. O uso cultural aparece na fala de agentes tanto daqueles ligados ao capital privado, que vislumbravam exposições multimídia, quanto dos coletivos e do IAB, que ressaltaram a vocação cultural do lugar.

3.3.1.11 Cais Empreendedor - Especulação e não-concessão

O projeto em questão consiste, em uma primeira fase, em diagnósticos técnicos e jurídicos, estudos de inteligência de mercado e de vocação imobiliária - levando em consideração parâmetros urbanísticos e contrapartidas definidas pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre -, inclusive a elaboração de um Masterplan de ocupação da área, para a definição do melhor modelo de negócios para a revitalização do Cais Mauá, elaboração de projeto conceitual de arquitetura e engenharia, avaliação econômico financeira e proposição de alternativas de desestatização dos ativos imobiliários. Em uma segunda fase, após a definição do cenário de desestatização, outros serviços necessários à execução da desestatização, dentre os quais destacam-se o detalhamento da proposta final de desestatização, a elaboração de laudos de avaliação dos ativos imobiliários e de minutas e editais diversos o acompanhamento de todo o processo e a coordenação de road shows para a atração de investidores de acordo com a(s) modalidade(s) de desestatização (BNDES, 2021).

O trecho acima, retirado do site do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, detalha como se dará a desestatização do Cais Mauá. Nota-se o Estado, através de um instrumento próprio para financiamento de investimentos no território brasileiro, cedendo pensamento técnico a uma intervenção de interesse privado. Apesar de o exemplo aqui usado ser de desestatização e este cenário ser de não-concessão, mostra o potencial do Estado para financiar investimentos visando ao desenvolvimento local regional, sem ceder recursos ou áreas públicas à iniciativa privada. Como as situações de investimentos estatais em tecnologias verdes, em ciência e educação, já que o Estado também é empreendedor, assume riscos e abre mercados, especialmente em áreas que exigem financiamentos pacientes e de longo prazo, como explica Mazzucato (2014).

3.3.1.12 MACP - preservação e não-concessão; concurso e preservação

O cenário do Museu de Arte do Cais do Porto retoma a utilização cultural que os armazéns seguiram tendo, esporadicamente, após o encerramento das atividades portuárias. As imagens do cenário possibilitam contestar a alegação de que o cais precisa ser, necessariamente, revitalizado, uma vez que não esteve, completamente, sem vida enquanto se oportunizou outros programas, como a Bienal ou a Feira do Livro. Os eventos, ainda que espaçados, deixam ver como o suporte das estruturas e o lugar, na relação com o Guaíba, têm valores apesar da escassez.

3.3.1.13 Shopping Popular do Cais - participação e especulação

Se o cais do porto desse lugar a algo que visasse o retorno financeiro, mas que contemplasse a população em geral, aquela que tem recursos limitados para consumir, imagina-se, poderia ser um centro comercial de camelôs, ou uma extensão do mercado público, ou um *shopping center* que intervém no patrimônio (como o Shopping Total), ou ainda, como o Ceasa do patrimônio edificado modernista, uma central de hortifrutigranjeiros.

3.3.2 DISCUTINDO CENÁRIOS.

Nesta seção, busca-se apresentar as decisões e as relações que levaram à construção dos cenários (que estão ampliados nos Anexos). A primeira constatação é uma diferença em relação ao caminho metodológico proposto por Reyes (2015) em Projeto por Cenários: o território em foco. Ainda que ressalte que não há uma única maneira de conceber cenários, visto que o método não é rígido, o autor sugere que, no tratamento dos dados, após a definição dos eixos e do conteúdo dos quadrantes do gráfico de polaridades, seja construída uma narrativa jornalística e, posteriormente a ela, sejam anexadas imagens representativas dos cenários, a fim de facilitar a visualização da situação pretendida. Aqui, esse passo final, faz-se ao contrário, uma vez que o choque dos polos remete, diretamente, a associações com imagens e, só depois, elabora-se o texto individual de cada cenário. Marca-se essa diferença porque as associações imagéticas foram contaminadas pelas etapas anteriores da pesquisa, de entendimento e reconstituição histórica do objeto de estudo. Isso fica claro no cenário Antigo Cais, onde o encontro entre não-concessão e contratação direta remeteu à forma de concepção das obras iniciais no porto. Essa lembrança fez associar imagens do passado, mas que dialogam com as tensões presentes, como pensa Reyes (2015). Outro cenário que segue o mesmo raciocínio é o Ponta dos Casais (do encontro entre concessão e concurso; concurso e especulação; concurso e não-participação), que retoma imagens das propostas de 96, fazendo pensar sobre a incapacidade do concurso de projetos de gerar pluralidade de visões (além das compositivas e formais), caso esteja engessado no pré-projeto – onde Reyes (2015) sugere que o processo deva ser aberto a externalidades.

No cenário Enfim, Cais Mauá! pensa-se que, com concessão da área e na ausência de participação social, como mostram os fatos recentes, o futuro do cais seria entre torres e *shopping centers*. Nesse ponto, esse cenário pouco destoa do Cais Trade Center (concessão e especulação; especulação e não-participação), pois, inevitavelmente, aconteceria a verticalização, os espaços de grandes proporções e as arquiteturas envidraçadas que simbolizam o capital financeiro. Porém, talvez o cenário especulativo por si só seja mais agressivo nas proposições. As imagens do Cais Desembarcadouro (concessão e contratação direta; especulação e contratação direta; não-participação e contratação direta), são fruto de uma deriva pessoal no local. O cenário faz pensar sobre como um processo que envolve

pressa tem o poder de abreviar as problemáticas que se apresentam, dentre as quais são destacadas: a relação do cais com a rua (onde o muro é, ou parecia ser, o centro da discussão), a (não) preservação ou (não) consideração do patrimônio na intervenção e a elitização do local – expressa na comunicação visual do empreendimento.

O cenário Terminal do Cais (não-participação e não-concessão) reflete sobre algumas possibilidades ventiladas quando coube aos governantes pensarem o local sem associação direta ao grande capital, o que muda a escala das proposições e abre espaço para soluções um tanto inusitadas. De forma análoga, também dialoga com o passado, embora recente, o cenário MACP (preservação e não-concessão; concurso e preservação), pois retoma os usos atrelados à cultura que os armazéns tiveram quando deixaram de ter função portuária. Nesse caso, o uso aproximar-se-ia da condição do Museu de Arte do Rio Grande do Sul (MARGS), instituição vinculada à Secretaria de Estado da Cultura do RS. O cenário também contempla o encontro entre concurso e preservação, pois a temática cultural é objeto de interesse da classe arquitetônica, especialmente os edifícios de museus ou de centros culturais. As imagens desse cenário são equivalentes ao CCBB (concessão e preservação; preservação e não-participação; preservação e contratação direta), o que mudaria seria a sua administração. Os braços culturais dos grandes bancos parecem das poucas alternativas caso queira-se preservar o patrimônio edificado em boas condições e não se queira investir, diretamente, dinheiro público.

O Cais Empreendedor foi, a princípio, inconcebível, afinal, deu-se pelo cruzamento de não-concessão e especulação. Ainda que o Estado venha mudando sua forma de atuação, associando-se ao capital privado, não é ele o agente especulador. Porém, como visto em Mazzucato (2014), o Estado já é empreendedor em algumas áreas que requerem largos investimentos, cujos retornos são incertos e os retornos a longo prazo. Assim sendo, não despertam o interesse da iniciativa privada quando no momento dos investimentos iniciais. A autora usa o exemplo de áreas como a pesquisa científica (e farmacêutica) e as energias “verdes”, ademais cita o BNDES como instrumento público capaz de gerar inovação e impulsionamento. No entanto, aponta-se a necessidade de revisão de um aspecto central dessa atuação estatal: a parte das riquezas geradas que volta ao poder público, uma vez que, por via de regra, o setor privado beneficia-se dos investimentos iniciais e fica com os

rendimentos. Todavia, nesse caso, o polo não seria, exatamente, de caráter especulativo, mas (de investimento) produtivo.

Uma pergunta importante que surge pelos cenários, é: a participação popular seria suficiente para alterar, significativamente, as proposições? Em que termos? Como definir quem é o povo? O cenário Renova Cais (concessão e participação social) faz refletir acerca dos caminhos disponíveis para a participação: se ocorrem pelos chamamentos oficiais ou se vêm por fora, nos espaços públicos, nos protestos. A participação social deve acontecer no processo, no pré-edital, afora isso, parece ser para efeitos de formalidades ou recurso para acalmar opositores.

Com dito, em geral, os cenários que envolviam a palavra-chave participação foram inquietantes, pois trazem a impossibilidade de definição do que é próprio do povo ou de quem é o povo. Em alguns casos pensou-se na participação social ora como própria daqueles que não são ricos (como a maioria da população brasileira) ora como algo capaz de contemplar a todos nos acessos e no uso, ainda que isso seja bastante delicado. Pensando por outro prisma, conforme opta-se no cenário Cais + (participação social e não-concessão), pensa-se na potência da palavra como fonte para outras saídas que passam por fora das discussões que estão na superfície do conflito, como: as memórias da população negra relacionadas às cercanias do cais, ou da existência de povos originários que já habitavam a orla de Porto Alegre antes da sua fundação. Desafio similar impôs-se ao pensar-se o cenário Shopping Popular do Cais, por envolver os polos especulação e participação, interesses que podem estar em lados opostos. Entretanto, optou-se por aproximar imagens de lugares de consumo e negócios frequentados por diferentes faixas de renda, talvez aproximando o porto do comércio popular do começo do século XX.

3.3.3 FECHAMENTO DO CAPÍTULO

Na sua obra, Reyes (2015) adverte que “em situações nas quais as questões já estão fortemente marcadas, claras ou pactuadas, não há necessidade de utilizar cenários como estruturação do problema de projeto” (2015, p. 196). A celeuma, na cena-assembleia, parecia, de fato, presa a uma oposição simples entre contrários e favoráveis a tal projeto. Após a coleta de dados para o entendimento dos desejos, observou-se que, embora tenha-

se tentado captar sutilezas nas narrativas dos sete agentes, nota-se que há aproximações gerais. O IAB, Professores Universitários, Coletivos e Frente Parlamentar e Social tem composições parecidas (alguns integrantes fazem parte de mais de um grupo) e pleitos similares. De modo geral, criticam o caráter comercial do projeto de 2010, pedindo que seja considerada participação popular na formulação da proposta e insistem que a intervenção poderia ser realizada com recursos públicos. Contudo, são favoráveis ao restauro dos armazéns, que teriam novo uso, de preferência atrelado à agenda cultural. Já os Governantes e a Iniciativa Privada, estão de acordo com a necessidade de privatizar-se o local (ou o metro quadrado construído, afinal, o entorno continuaria acessível ao público comum, como justificam) e não parecem considerar outra intervenção que não aquela que conte com a concessão do cais a investidores em menor ou em maior grau. Importante frisar que a destruição completa dos armazéns não aparece em nenhuma das narrativas.

Das falas dos agentes, a dos comerciantes é mais plural e aponta para diferentes direções. Ainda que não tenham grau maior de reflexão sobre as implicações do projeto para o centro e para seus negócios, percebe-se que querem algo, anseiam por melhorias nas condições do bairro. A diversidade encontrada na narrativa dos comerciantes aconteceu porque não são um grupo coeso, com discurso alinhado. Esse fato traz riqueza para a discussão, contudo, mostra como o modo com que o projeto foi tratado, enquanto consenso, torna a população apartada das melhores ferramentas para a discussão coletiva, não problematizando algumas questões centrais. Se fosse conduzida uma discussão aberta, onde informações e estudos são divulgados coletivamente, os comerciantes poderiam considerar, por exemplo, que mesmo que o público de um *shopping center*, a princípio, não concorra com o seu, do comércio popular de calçada, uma intervenção de caráter elitizante poderia trazer consigo uma série de implicações, como o aumento dos preços dos imóveis e a substituição da população local por outra, de usuários capazes de pagar pelo espaço renovado. Quiçá, o fomento à participação, em um assunto importante para a cidade, como alvo de política pública, seria interessante. Contudo, como visto no capítulo 2, o planejamento neoliberal deseja que as intervenções passem sem contestação e, como as cidades são atores fundamentais do plano, pouco pode-se esperar de política pública propositiva. Será?

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste último capítulo, faz-se considerações sobre os resultados da dissertação, retomando a questão de pesquisa, o objetivo geral e os objetivos específicos. Posto isso, procura-se avaliar se o percurso e a metodologia adotados foram capazes de responder às inquietações e, da mesma maneira, busca-se apontar limitações. Em um terceiro momento, anuncia-se quais dificuldades foram encontradas a partir da escolha do processo metodológico. Por último, reflete-se sobre quais seriam as contribuições da dissertação para o campo do planejamento urbano, retomando conceitos trabalhados e apontando ramificações para o futuro da pesquisa.

4.1 RETOMANDO A QUESTÃO DE PESQUISA

Para atender ao objetivo geral deste texto, que é 1) dar a ver o conflito oriundo das diferentes narrativas presentes no caso do projeto do cais do porto, em Porto Alegre, definiu-se três caminhos paralelos que se cruzaram, dando origem aos objetivos específicos e aos capítulos da dissertação. Primeiramente, buscou-se entender qual era o objeto-território de disputa, rememorando sua importância na evolução urbana da cidade e retomando as dinâmicas que envolvem o lugar após a perda de sua função inicial até o momento presente. O primeiro capítulo estendeu-se até a proposta do consórcio de 2010, delineando as bases do conflito. Contudo, a disputa foi desencadeada por um tipo de projeto imposto, sintoma do avanço da racionalidade neoliberal sobre o conjunto da vida em sociedade. O avanço neoliberal manifesta-se na categoria planejamento estratégico. Com o segundo capítulo, entendeu-se o discurso neoliberal enquanto pano de fundo das últimas décadas a nível global e local. Por último, tendo em vista um evento disparador do conflito em domínio público, a cena-assembleia, buscou-se reconhecer os agentes em disputa e espacializar seus desejos. Para tanto, procurou-se explicitar e interpretar as narrativas e, posteriormente, operar por cenários para dar a ver outras possibilidades de cais, contudo, deixando-se afetar pelas etapas anteriores de pesquisa.

Logo, para 2) reconstruir historicamente o significado do cais do porto para Porto Alegre optou-se por começar pela história da fundação da capital e de sua relação com as

águas do Guaíba. Caminho que foi importante para se apropriar do objeto com mais consistência, entendendo a primordialidade que representava um porto para a época no que se refere às tecnologias disponíveis para desenvolvimento econômico-territorial. Voltar à cidade da transição do século XIX para o XX, ao período do PRR que a governava sob ideário positivista, evidenciou como houve mudanças no modo de entender a administração pública, especialmente se comparado ao que vem acontecendo nas últimas três décadas. Naquele momento passado, os governantes acreditavam na necessidade de as obras públicas serem feitas sob controle estatal, ainda que houvesse a participação da iniciativa privada na construção, como foi o caso de Rodolfo Ahrons, responsável por entregar o primeiro trecho de cais do porto, com 146 metros, em 1913 (LERSCH et al, 2017). Contudo, o Estado fazia-se presente na concepção e na posterior administração das intervenções, arcando com os custos das obras (que não eram poucos, o que levou o cais a ser construído em partes, ao longo dos anos, devido à escassez de recursos) que eram concebidas por técnicos das secretarias.

Em contraste, na atualidade, o governo mobiliza forças na atração de investidores privados, na expectativa de concessão de áreas públicas, se valiosas para o mercado forem. Ainda que certo controle estatal se manifeste em ferramentas como editais de contratação ou nas exigências legais, deixa-se brechas para mudanças e proposições. O Estado, pelo visto, tem tornado-se menor (ou com menos posses) e buscado associação ao capital privado. Foi o que se constatou rememorando as propostas ventiladas para o cais do porto a partir do final dos anos 1980: o projeto vencedor do concurso Porto dos Casais, de 1996, tem tantas, ou mais, características comerciais que o projeto do consórcio de 2010. Sinal da mudança na maneira de pensar-se a cidade que já vinha sendo redesenhada, com a consolidação da racionalidade neoliberal incorporando-se às convicções do poder público e manifestando-se em projeto urbano.

O ciclo do capitalismo exige renovação e novas oportunidades para alargar o potencial de ganho econômico. No mesmo passo, o avanço das tecnologias e a substituição das matrizes industriais e de transporte fazem de parcelas de cidades ociosas na sua função produtiva. As revitalizações por parcerias público-privadas tornam-se, cada vez mais, frequentes desde as últimas décadas do século XX, onde o Estado cede a área (as condições e os índices) e os investidores entram com o dinheiro. Contudo, o capital visa à objetividade

e aprimora um modelo de negócios multiplicável que resulta em projeto urbano. Por sua vez, o planejamento estratégico surge em formato de cartilha, exigindo a participação de diferentes atores caso queira-se atrair investimentos capazes de transformar as cidades. Estas devem mudar o comportamento para tornarem-se competitivas em um mercado global de reprodução de um modelo arquitetônico-urbanístico. Por esse motivo, o projeto de 96 assemelha-se tanto, programaticamente, ao de 2010, pois já está imbuído da racionalidade neoliberal. Nesse sentido, 3) evidenciou-se como acontece o discurso neoliberal que sustenta uma visão de ocupação do local ao longo do segundo capítulo.

Como advém de uma fórmula que trata as complexidades locais como obstáculo para implementação dos grandes projetos a que se intenciona, o planejamento neoliberal não pretende escutar as diferentes narrativas e os desejos de lugar que poderiam irromper caso o processo fosse aberto. Contudo, há uma cena que assinala que algo não estava sendo considerado. A cena-assembleia é provocada por uma organização popular que, como pensa Rancière, expõe o dano ou a ausência de igualdade. Pelas circunstâncias que se apresentaram, observou-se que o desentendimento ressoou para fora do ginásio do Grêmio Náutico União. O barulho provocado pelos coletivos transformou-se em discursos e narrativas de lugar proliferaram na mídia. Logo, propôs-se entender que agentes eram esses que falavam e quais eram os conteúdos das suas falas. Portanto, como uma forma de clarificar as intenções, mas também de gerar pensamento crítico a partir dessas, 4) buscou-se reconhecer as diferentes narrativas e explicitá-las através de cenários.

Em sequência, o método dos cenários foi usado de modo operativo. Parte-se da interpretação das narrativas para produzir outras ramificações. Diante disso, optou-se por trabalhar com a metodologia que daria conta de pensar o território a partir do conflito, mas para além da aparente dicotomia entre contrários e favoráveis a um projeto de cais. Como suspeitava-se no princípio, existem pontos de discórdia que são notáveis, mas todos agentes que têm suas falas consideradas na mídia convergem no desejo de que algo se faça, mesmo que em diferentes escalas. Na aproximação dos polos, ficou claro que as imagens que remetiam a determinados cenários pareciam reforçar desejos que já apareciam nas narrativas. A exceção seria a palavra-chave participação-social, pois esta pode dar ensejo a qualquer coisa, afinal, quem é o povo que participaria?

4.2 QUANTO ÀS DECISÕES E ÀS DIFICULDADES TEÓRICO-METODOLÓGICAS

Tendo em vista o percurso teórico-metodológico adotado, acredito que os objetivos e a questão de pesquisa foram alcançados, embora se reconheça algumas limitações. Para entender o objeto do estudo de caso, o cais do porto, busquei na história consolidada da cidade a estrutura básica para falar da sua evolução urbana. Existem trabalhos importantíssimos e muito bem elaborados, que deram conta do objetivo. Entretanto, sentime, por vezes, para um trabalho que se propõe a apresentar outras perspectivas sobre o problema, reforçando o ponto de vista colonial e dos grandes personagens. Da fundação de Porto Alegre pelos casais de açorianos e da construção das infraestruturas da cidade pelos governantes ou técnicos – poderosos homens brancos, nomes de avenidas e praças. Esse sentimento é condizente com o momento que vivemos, onde o acesso à informação e as lutas de base tem possibilitado o emergir de outras histórias, outras apropriações, como a instalação do artista Xadalu Tupã Jekupé durante o evento Porto Alegre em Cena, sobre o Monumento aos Açorianos (Figura 38).

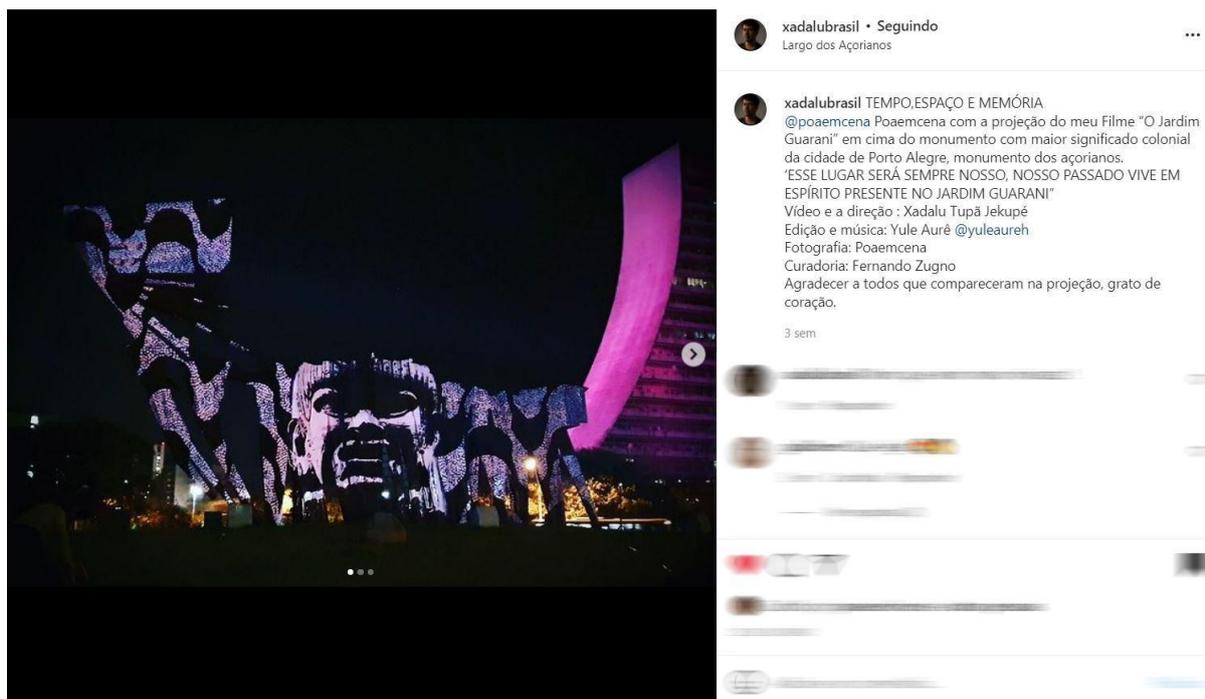


Figura 38: Projeção ocorrida durante o Porto Alegre em Cena, em 2021. Fonte: *Print screen Instagram*

/ Foto: Porto Alegre em Cena.

De forma similar, o sentimento repetiu-se quando do trabalho com as narrativas, uma vez que trabalhar a partir da mídia estabelece que aqueles que falam o fazem dentro de uma estrutura de privilégios e, de algum modo, estão inseridos na lógica policial, visto que há uma questão de poder que os permite aparecer ou serem considerados. Por outro lado, entendo que a incompletude dos agentes seria de vastidão incomensurável e, por mais que se buscasse outras formas de dar a ver narrativas, não seria possível dar conta de esgotar a polissemia do território. Portanto, como a cena-assembleia ficou marcada como evento disparador das narrativas que viriam a aparecer, pareceu-me coerente continuar com essa abordagem, afinal a mídia também é local de disputa, como pensa Butler (2019).

Na pesquisa prévia, busquei compreender, teoricamente, a que me referia quando tratava do neoliberalismo, visto que o conceito é potente, contudo, bastante amplo e tem diferentes vertentes, como visto em Andrade (2019). Optei por focar no seu surgimento e consolidação e logo adentrar no campo epistemológico, diretamente, relacionado ao planejamento urbano. Ao tratar de neoliberalismo, fica o receio de deixar algo relevante de fora, entretanto, pareceu-me que trabalhar pelas categorias usadas pelos autores Vainer (2013) e Novais e Oliveira (2013) ilustraria bem a questão, permitindo uma aproximação objetiva para o que se propunha no segundo capítulo.

Por fim, acredito que a teoria dos cenários cumpriu o que se pretendia, auxiliando na espacialização e na explicitação do conflito narrativo. Considero a teoria e o método do gráfico de polaridades claros e capazes de abrir espaço para que o pesquisador atue criativamente, o que é importante para desenrijecer o problema que se colocava como dicotômico a princípio. Contudo, por conta da pesquisa do *locus*, vi-me afetado pelas dinâmicas passadas referentes ao lugar e sinto que os cenários acabaram ficando mistos entre o passado, o presente e o futuro porvir, como sugere Reyes. Nesse sentido, alguns cenários, isoladamente, não tensionam a situação presente uma vez que só funcionam nos painéis, em justaposição com outros, no contraste.

4.3 “E SE FOSSE...”, OU “O QUE DAÍ RESULTA?”

Nesta subseção, busco pensar em que medida a dissertação contribui para o campo do planejamento urbano e regional e procuro apontar saídas ou ramificações futuras da pesquisa. Acredito que a contribuição para o campo epistemológico esteja na teoria do projeto urbano, pensando-o na brecha e no seu potencial político. De forma análoga, penso nas condições para que o projeto possa constituir-se enquanto instrumento político (ou não) e do espaço público enquanto suporte para o aparecimento das disputas, estimulado pelo papel das manifestações e dos sujeitos políticos.

Pensar o projeto político a partir de Reyes (2015 e 2015b) significa fazê-lo pela expressão “e se fosse...”, suspendendo a etapa de tomada de decisões a fim de abrir o projeto para o desvio, produzindo penso no vazio. Como propõe o autor, na relação entre desígnio e desvio, onde “[...] por um lado, o ato como designação de um sentido que é dado por quem projeta; por outro lado, o ato como desvio de sentido a partir das diferentes visões sobre o lugar do projeto” (2015b, p. 88). Pensar o projeto politicamente faz parte desse desvio de que fala o autor, uma vez que o desloca do campo das certezas, permitindo outras associações livres e imaginadas. Pensar o projeto político, a partir de Reyes, poderia ser fazê-lo criticamente na tentativa de destinar ao território uma vocação, expressa no conceito de *genius loci*, atribuindo poderes à arquitetura e ao arquiteto e urbanista de desvendar o “espírito do lugar” e traduzi-lo em projeto. Por mais que se faça importante reconhecer as características, as marcas do passado e da cultura local, o palimpsesto que caracteriza o território urbano desautoriza que se faça uma síntese em nome de uma única verdade, sob o risco, inclusive, alerta o autor, de que o conceito seja apreendido pela lógica de mercado, que pode utilizá-lo como recurso para fazer valer as vontades de determinado seguimento social, reforçando seu caráter policial. Assim, o projeto político não busca um valor inerente, mas expõe a diferença, é pensando pelo conflito.

Contudo, penso que não cabe ao projetista por si só a autonomia de decidir quando um projeto é político, resta a ele conhecer e manter-se atento ao contexto político-social em que está inserido. Nos movimentos de disputa, o querer de uns se faz valer mais que o de outros. As disputas não se dão em termos de paridade, alguns têm sua narrativa atendida,

outros a têm sufocada, alguns têm livre trânsito nas instâncias do poder, outros nem considerados são. A lógica hegemônica atua a fim de garantir estabilidade para que as elites econômicas façam valer e tenham validados seus desejos, não sendo perturbadas por desejos outros daqueles que precisam lançar mão de um recurso para baralhar as ordens vigentes. A lógica do capital reduz complexidades para que o caminho tomado seja o da via única das decisões irrefletidas – ou refletidas tendo em consideração somente aqueles que contam – onde não há espaço para debate ou manifestação popular.

Portanto, vejo na atuação dos coletivos populares ou na manifestação dos corpos em espaço público como indutores do caráter político a que o projeto deve reconhecer. As articulações sociais de caráter contestatório produzem algo para perturbar o hegemônico, em uma atuação que se assemelha ao que Rancière (2018) chama de sujeito político. A força de um sujeito político, está na capacidade de desidentificar-se, de negar-se a participar, por um momento, do jogo regrado do poder policial, propondo o litígio e instaurando uma denúncia. Quando se organiza uma manifestação, aponta-se que algo não está sendo considerado nas divisões da ordem policial. Quando se pede um espaço público democrático, fala-se em nome de um povo que não tem definição *a priori*. Ou seja, o sujeito político “junta e separa”, como pensa o autor.

À medida que uma manifestação popular enuncia não querer esse projeto imposto, pergunta-se, a partir de Rancière (2014): o que daí resulta? O sujeito político não é aquele que, quando “toma consciência de si”, impõe seu peso na sociedade. Pelo contrário, dá vazão ao dissenso no espaço constituído entre a desidentificação com os desejos neoliberais e a negação em identificar-se com, por exemplo, uma classe consolidada pela lógica policial. Logo, o projeto político deve posicionar-se reconhecendo esse *entre*, assumindo os privilégios da classe e negando-se em reproduzir dinâmicas conservadoras.



Penso que os próprios cenários são possíveis ramificações de pesquisa, já que o método de concepção deixa inquietações. Aponto algumas: investigar exemplos de atuação do Estado enquanto fomentador de projetos urbanos de caráter público; entender como podem acontecer processos participativos inclusivos, para além de formalidades; ou,

compreender os parâmetros para avaliar o caráter público, semipúblico e privado dos lugares. Entretanto, gostaria de citar outras aproximações em interlocução com os estudos do grupo POIESE - Laboratório de política e estéticas urbanas, do qual sou integrante, e que dialogam com o tema desta dissertação:

Em primeiro lugar, interessa-me aprofundar a problemática das manifestações em relação ao direito ao espaço público que se reflete nos processos de disputa sobre o território. Uma das possíveis linhas teóricas está na esteira de Judith Butler (2019) que, ainda que tenha na essência do seu pensamento a questão do gênero, entende as lutas coletivas não circunscritas pela identidade, pois é inalcançável a justiça social se não contiver um projeto radical de democracia, onde “[...] as vidas sejam tratadas igualmente e que sejam igualmente visíveis” (2019, p. 76). A autora discorre sobre os conceitos de povo, corpo, manifestações, espaço público e neoliberalismo. Sua obra tem dimensão estética à medida que credita à manifestação corpórea a essência da luta política em domínio comum. Os sujeitos têm corpos e neles se manifesta a sua precarização imposta pelo capital. A conjuntura neoliberal atua minando as possibilidades e direitos ao trabalho, à saúde e ao lazer; responsabilizando a cada um pelos alcances individuais. Esse contexto biopolítico se reflete na “[...] regulação do espaço público e a sua desregulação da expansão do mercado” (BUTLER, 2019, p.19).

Logo, a reunião em assembleia mostra-se como uma oportunidade de solidarização mediante a escassez imposta pelo regime neoliberal. A articulação dos corpos dá a dimensão contrária à individualização, indica a existência de uma condição social compartilhada. A precarização torna-se condição estimulante de um acontecimento. Portanto, faz-se necessário, como sugere a autora, ler as cenas pelas relações de poder por conta da impossibilidade de representar-se o povo na sua completude, apesar de o regime democrático implicar, em algum sentido, uma autodeterminação. Quando um coletivo se autodeclara “representar o povo”, subentende-se uma tentativa de hegemonia que sempre deixa de fora, pois parte-se da suposição de quem está ou não está considerado – terminando por referir-se a uma população que não é o povo. Por esse motivo, faz-se importante o caráter corpóreo da assembleia, pois o corpo por si só, pela capacidade de aparecer, antecipa o discurso. Ou seja, as formas de assembleia já têm significado anterior e a despeito de qualquer solicitação ou desejo particular (BUTLER, 2019).

A autora trata da arquitetura e do espaço urbano como suporte para as manifestações, o *locus* onde acontecem, a infraestrutura para a ação. Se, por um lado, o corpo humano é primordial para a manifestação, por outro, existe um certo tipo de dependência das condições do lugar ou, ainda, a própria infraestrutura é objeto da disputa, pois é um bem público. Ademais, a plataforma (espaço público) é onde se recupera forças para as disputas, pela solidarização conjunta, pois o corpo não existe isolado de todas as condições de vida, processos e tecnologias que o tornam ativo. Nesse sentido, é na mídia que acontece o enquadramento do conflito no qual competem as representações públicas e as imagens da mídia, nas suas vertentes editoriais. Assim como não há uma só mídia, há formas de disputas por essas imagens que circulam e circunscrevem quem é o povo mediante a possibilidade de aparição. Ela não apenas auxilia essa definição, ou a torna possível; ela é o material da autoconstituição, o lugar da luta hegemônica sobre quem “nós” somos. É claro que temos que estudar as ocasiões nas quais o enquadramento oficial é desmontado por imagens rivais, ou nas quais um único conjunto de imagens desencadeia uma divisão implacável na sociedade, ou nas quais a quantidade de pessoas que se reúnem em resistência destrói o enquadramento por meio do qual o seu tamanho deveria ser reduzido (BUTLER, 2019).

Outra possível vertente de estudo: a problemática da dependência, como coloca Aníbal Quijano (2014), é uma inquietação de pesquisa que fica a partir do entendimento de como se deram os processos de construção do cais do porto e da Porto Alegre moderna com base em referenciais do norte global e como esse mesmo caminho se repete no século XXI, quando se pensa em um novo uso para o local. Percebo movimentos de retomada de uma epistemologia que mude o seu centro de referência de volta ao sul. Nesse sentido, a teoria decolonial (da qual Quijano é um dos principais expoentes) é fundamental para pensar as relações de subordinação latino-americanas que condicionam o desenvolvimento urbano e regional. O autor vê a dependência para além do conjunto de ações unilaterais das nações mais poderosas contra as mais frágeis, ou seja, não só como uma imposição externa, mas que “[...] pressupõe uma correspondência básica de interesses entre os grupos dominantes em ambos os níveis da relação, sem que isso exclua eventuais atritos devidos à taxa de participação nos benefícios do sistema” (2014, p. 78), ou seja, a dominação capitalista está instaurada em maior ou em menor porção em todas as sociedades do mundo global e interfere localmente através de grupos dominantes que são seu espelho. Logo, o caráter

subordinado das sociedades está imposto nas relações de interesse, de dependência e de subserviência nas estruturas dos poderes sociais.



Por fim, por meio desta dissertação, buscamos contribuir para aumentar a complexidade do debate sobre a tensão presente no cais do porto. Espero que a teorização proposta e as elucubrações daí advindas possam dialogar com pesquisas que virão acerca desse *locus* específico e da orla de Porto Alegre no seu conjunto, colaborando para uma análise menos cartesiana da cidade, reconhecendo o conflito e as diferenças presentes no território.

REFERÊNCIAS

ALVES, A. A construção do porto de Porto Alegre 1895-1930: modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado. 2005. Dissertação (Mestrado em Planejamento urbano e Regional)- Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, p.179. 2005.

ANDRADE, D. P. O que é o neoliberalismo? A renovação do debate nas ciências sociais. Revista Sociedade e Estado. Brasília v.34, n.1, jan./abr. 2019.

BICCA, B. P. Programa Monumenta Porto Alegre. Brasília: Programa Monumenta/IPHAN, 2010.

BLOISE, A.G.S. Limites e possibilidades da revitalização do Cais Mauá: um caso de marketing urbano? Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, p. 237, 2018.

BULHÕES, T. M. Rio-cidade: A relação do rio com a área central de Porto Alegre. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, p. 301. 2004.

BUTLER, J. Corpos em aliança e a política das ruas: notas para uma teoria performativa de assembleia. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019.

DARDOT, P; LAVAL, C. A. Nova Razão do Mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Editora Boitempo, 2016.

GIL, A. C. Como elaborar projetos de pesquisa. 5º Ed. São Paulo: Atlas, 2010.

HARVEY, D. Do gerencialismo ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. Espaço e Debates, ano XVI, n.39, 1996 p.48-64.

HARVEY, D. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume Editora, 2006.

JUNIOR, J. L. A. Um porto em contradição: memória política, engajamento e revitalização urbana na proposta de requalificação do Cais Mauá em Porto Alegre-RS. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, p. 148, 2017.

LERSCH, I. M.; GRIENEISEN, V.; DIHL, F. Rodolpho Ahrons: o mágico engenheiro a transformar a fisionomia urbana da velha cidade açoriana. 2017.

MAZZUCATO, M. O estado empreendedor. Desmarcaram o mito do setor público vs. setor privado. São Paulo: Portfolio-Penguin, 2014.

MONTEIRO, C. Porto Alegre: urbanização e modernidade, a construção social do espaço urbano. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

OLIVEIRA, L. D. Porto Alegre e seus reflexos: a cidade imaginada e a cidade oficial. Em *Questão*, Porto Alegre. Porto Alegre, v. 16, n. especial, p. 17-28, out. 2010.

OLIVEIRA, F. L.; NOVAIS, P. Grandes Projetos Urbanos: panorama da experiência brasileira. *In*: CUENYA, B.; NOVAIS, P.; VAINER, C. (orgs.). *Grandes Projetos Urbanos: olhares críticos sobre a experiência argentina e brasileira*. Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2013, p. 167-189.

QUIJANO, A. Dependencia, cambio social y urbanización em Latinoamérica. *Cuestiones y horizontes: de la dependencia histórico-estructural a la colonialidad/descolonialidad del poder*. Buenos Aires: Colección Antologías, 2014, p. 75-124.

RANCIÈRE, J. *Nas margens do político*. Lisboa: KKYM, 2014.

RANCIÈRE, J. *A partilha do sensível*. São Paulo: Editora 34, 2018.

RANCIÈRE, J. *O desentendimento: política e filosofia*. São Paulo: Editora 34, 2018b.

REYES, P. *Projeto por cenários: território em foco*. Porto Alegre: Sulina, 2015.

REYES, P. *Projeto entre desígnio e desvio*. *In*: *Anais do I Colóquio Internacional Arquitetura, Derrida e Aproximações*. Pelotas, dez. 2015b.

ROLNIK, R. Paisagens para a renda, paisagens para a vida. *Revista Indisciplinar*, Belo Horizonte, v. 5, n. 1, p. 18-45, jul-out 2019.

RUPPENTHAL, F. R. *Um percurso possível: a etnografia do projeto Territórios Negros em Porto Alegre/RS no âmbito da lei federal 10.639/03*. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) -Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, p.156, 2015.

SAMPIERI, R. H.; COLLADO, C. F.; LUCIO, M. P. B. *Metodologia de Pesquisa*. Porto Alegre: Penso, 2013.

SOUZA, C. F.; MÜLLER, D. M. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. Porto Alegre: UFRGS, 2007.

SOUZA, C. F. *Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. Porto Alegre: Armazém Digital, 2010.

TREVISAN, T. Um porto vazio no centro da capital gaúcha-vazios urbanos na cidade contemporânea: situação atual e propostas para sua utilização. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia. Salvador, p. 195, 2004.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursivas do Planejamento Estratégico Urbano. *In*: ARANTES, O; VAINER, C; MARICATO, E. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Editora Vozes, 2013.

VAINER, C. Os liberais também fazem planejamento urbano? Glosas ao “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro”. *In*: ARANTES, O; VAINER, C; MARICATO, E. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Editora Vozes, 2013b.

VIEIRA, O. A. D. As revitalizações dos espaços portuários de Porto Madero, Buenos Aires, e do Cais Mauá, Porto Alegre, e suas relações com o entorno: por uma análise da aproximação. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, p. 204, 2011.

FONTES CONSULTADAS

BNDES. Quem somos. Site do banco Nacional do Desenvolvimento. Disponível em: <bndes.gov.br/wps/portal/site/home/quem-somos>. Acesso em: 24 de setembro de 2021.

CHAVES, L; FACHIN, P. Cais Mauá: o espaço simbólico e histórico mais importante de Porto Alegre. Entrevista com Tiago Holzmann da Silva. Revista IHU on-line, Porto Alegre, 15 de novembro de 2015. Disponível em: <ihu.unisinos.br/78-noticias/547831-cais-maua-o-espaco-simbolico-e-historico-mais-importante-de-porto-alegre-entrevista-com-tiago-holzmann-da-silva>. Acesso em: 24 de setembro de 2021.

COSTA, J. ; JACOBSEN, G. Governador defende modelo “mais promissor” para o Cais Mauá. Tendência é de rescisão com concessionária atual, que se diz surpresa com essa possibilidade. GZH, Porto Alegre, 30 de abril de 2019. Disponível em: <gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2019/05/governador-defende-modelo-mais-promissor-para-o-cais-maua-cjv4lszut003j01ptov00r5df.html>. Acesso em: 29 de setembro de 2021.

DEBUS, A. O Cais para Porto Alegre. Site da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) de Porto Alegre, 13 de maio de 2019. Disponível em: <cdlpoa.com.br/noticia/o-cais-para-porto-alegre/>. Acesso em: 28 de setembro de 2021.

FACHIN, P. Porto Alegre. Cais Mauá na rota do city marketing. Entrevista especial com Luciano Fedozzi. Revista IHU on-line. Porto Alegre, 24/08/2016. Disponível em: <ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/559246-cais-maua-na-rota-do-city-marketing-entrevista-especial-com-luciano-fedozzi>. Acesso em: 24 de setembro de 2021.

FEDOZZI, L. Cais Mauá: será para todos?. SUL21, Porto Alegre, 06/03/2021. Disponível em: <sul21.com.br/geral-1/2021/03/cais-maua-sera-para-todos-por-luciano-fedozzi/>. Acesso em: 28 de setembro de 2021.

FLECK, G. Colônia Africana: como teve início a remoção dos negros para a periferia de Porto Alegre. Disponível em: <sul21.com.br/noticias/geral/2017/04/colonia-africana-e-o-constante-afastamento-da-cultura-negra-em-porto-alegre/>. Acesso em: 24 de setembro de 2021.

FOGLIATTO, D. Em audiência lotado no União, movimentos criticam projeto de revitalização do Cais Mauá. SUL21, Porto Alegre, 19 de setembro de 2015. Disponível em: <sul21.com.br/cidades/2015/09/em-audiencia-lotada-no-uniao-movimentos-criticam-projeto-de-revitalizacao-do-cais-maua/>. Acesso em: 24 de setembro de 2021.

FONSECA, C. Como um novo Cais Mauá pode ajudar a revitalizar o Centro Histórico de Porto Alegre. Redescoberta do porto como espaço de lazer é chance de reverter decadência da região. GZH, Porto Alegre, 23 de maio de 2021. Disponível em: <gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2021/05/como-um-novo-cais-maua-pode-ajudar-a-revitalizar-o-centro-historico-de-porto-alegre-ckoyb6sou0016018m572t8e7t.html>. Acesso em: em 28 de setembro de 2021.

GERMANO, P. Por que Porto Alegre terá, em alguns anos, a orla planejada mais espetacular do Brasil. Parece papo de gaúcho que se acha melhor em tudo, mas não: especialistas ouvidos pela coluna explicam os diferenciais da renovação na Capital. GZH, Porto Alegre, 17 de junho de 2021. Disponível em: <gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/paulo-germano/noticia/2021/06/por-que-porto-alegre-tera-em-alguns-anos-a-orla-planejada-mais-espetacular-do-brasil-ckq1koc0100bw018mlkvrny7c.html>. Acesso em: 24 de setembro de 2021.

GOMES, L. Comerciantes do Centro defendem revitalização do Cais Mauá, mas questionam modelo escolhido. SUL21, Porto Alegre, 27 de setembro de 2015. Disponível em: <sul21.com.br/cidades/2015/09/comerciantes-do-centro-defendem-revitalizacao-do-cais-maua-mas-questionam-modelo-escolhido/>. Acesso em: 28 de setembro de 2021.

GOMES, L. Frente parlamentar defende anulação do projeto de revitalização do Cais Mauá. SUL21, Porto Alegre, 5 de maio de 2016. Disponível em: <sul21.com.br/cidadesem-destaque/2016/05/frente-parlamentar-defende-anulacao-do-projeto-de-revitalizacao-do-cais-maua/>. Acesso em: 28 de setembro de 2021.

GONZATTO, M. Feira do Livro reaproxima população do Cais Mauá em Porto Alegre. Área próxima ao pórtico central recebe exposições e serve como ponto de embarque para o Cisne Branco. GZH, Porto Alegre, 31 de outubro de 2015. Disponível em: <gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2015/10/feira-do-livro-reaproxima-populacao-do-cais-maua-em-porto-alegre-4891658.html>. Acesso em: 24 de setembro de 2021.

JÚNIOR, N. Audiência sobre reforma do Cais Mauá tem hostilidades e confronto verbal. Parte dos presentes gritou contra proposta prevista e outros deram aval para o projeto. Rádio Guaíba, Porto Alegre, 19 de setembro de 2015. Disponível em: <correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/geral/audi%C3%Aancia-sobre-reforma-do-cais-mau%C3%A1-tem-hostilidades-e-confronto-verbal-1.183015>. Acesso em: 24 de setembro de 2021.

KLEIN, S. IAB defende proposta menos comercial para o Cais Mauá. Entidade sugere modelo que seja encabeçado pelo poder público em parceria com a iniciativa privada e comunidade. Rádio Guaíba, Porto Alegre, 31 de maio de 2019. Disponível em: <guaiba.com.br/2019/05/31/iab-defende-proposta-menos-comercial-para-cais-maua/>. Acesso em: 28 de setembro de 2021.

Manifesto de Professores da UFRGS em Defesa do Cais Mauá. SUL21, Porto Alegre, 27 de maio de 2016. Disponível em: <sul21.com.br/opiniao/2016/05/manifesto-de-professores-da-ufrgs-em-defesa-do-cais-maua-sugerido-por-rafael-kruter-flores/>. Acesso em: 28 de setembro de 2021.

MALINOSKI, A. Índigenas viveram na área do Pontal do Estaleiro, em Porto Alegre, antes do descobrimento da América. Correio do Povo, 24 de outubro de 2021. Disponível em: <correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/geral/ind%C3%ADgenas-viveram-na-%C3%A1rea-do-pontal-do-estaleiro-em-porto-alegre-antes-do-descobrimento-da-am%C3%A9rica-1.678949>. Acesso em: 24 de setembro de 2021.

OLIVEIRA, R. Futuro do Cais Mauá opõe Sebastião Melo a Eduardo Leite. Governador planeja projeto grandioso, inspirado no Brooklyn Bridge, e prefeito sugere “santo caseiro”. GZH, Porto Alegre, 5 de janeiro de 2021. Disponível em: <gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/rosane-de-oliveira/noticia/2021/01/futuro-do-cais-maua-opoe-sebastiao-melo-a-eduardo-leite-ckjkfmpwn002h017wmy7ifc38.html>. Acesso em: 2 de novembro de 2021.

PMPA. O Cais Mauá. Sem data a. Disponível em: <proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?p_secao=114>. Acesso em: 24 de setembro de 2021.

PMPA. O Cais Mauá de Porto Alegre. Sem data b. Disponível em: <proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smc/usu_doc/historico_cais_maua1.pdf>. Acesso em: 28 de setembro de 2021.

Projeto para o Cais do Porto prevê a construção de hotel e torres residenciais. GZH, Porto Alegre, 19 de maio de 2021. Disponível em: <gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2021/05/projeto-para-o-cais-do-porto-preve-a-construcao-de-hotel-e-torres-residenciais-ckovgt8vl001z018mzfkjvd2s.html>. Acesso em: 28 de setembro de 2021.

Sem autor. A Enchente de 41. Blog Jornal do Mercado, 6 de novembro de 2008. Disponível em: <jornaldomercado.com.br/a-enchente-de-41/>. Acesso em: 2 de novembro de 2021.

Sem autor. ATÉ QUANDO? Cais Mauá, onde a cidade nasceu, está fechado, abandonado e tem futuro incerto. Jornal JÁ, Porto Alegre. Maio de 2019. Especial Cais Mauá. Disponível em: <jornalja.com.br/especiais/jornal-especial-cais-maua/> Acesso em: 24 de setembro de 2021.

SILVEIRA, Nubia. Histórias e fotos da maior enchente de Porto Alegre. SUL21, Porto Alegre, 18 de novembro de 2015. Disponível em: <sul21.com.br/em-destaque/2015/10/historias-e-fotos-da-maior-enchente-de-porto-alegre/>. Acesso em: 28 de setembro de 2021.

ANEXOS

ENFIM, CAIS MAUÁ!



RENOVA CAIS



Setor imobiliário e comunidade local foram primeiros grupos consultados pelo consórcio

MARIANA ALVES/JC

AGENDA WORKSHOP

Singularidades Criativas de Porto Alegre

Data e horário: 24/06/2021 - 09h às 16h
(intervalo de almoço 13h às 14h)
Endereço: Auditório Cais Mauá -
Av. Mauá, 1050 - Centro Histórico, Porto Alegre - RS.

| HORÁRIO | ATIVIDADE |
|---------------|---|
| 9:00 - 9:30 | <ul style="list-style-type: none"> Abertura Apresentação do projeto de Estruturação da Revitalização do Cais Mauá e do Consórcio Revitaliza |
| 9:30 - 10:00 | <ul style="list-style-type: none"> Programação do dia |
| 10:00 - 11:00 | <ul style="list-style-type: none"> Apresentação dos participantes |
| 11:00 - 11:30 | <ul style="list-style-type: none"> Apresentação Gina Paladino – Economia Criativa |
| 11:30 - 12:00 | <ul style="list-style-type: none"> Apresentação Izamara Carniatto – Identidade Local |
| 12:00 - 13:00 | <ul style="list-style-type: none"> Atividade - Mapa Afetivo da Cidade (60 min.) |
| 13:00 - 14:00 | <ul style="list-style-type: none"> Intervalo - Almoço |
| 14:00 - 15:30 | <ul style="list-style-type: none"> Atividade – Mapa de Singularidades (1:30 min.) |
| 15:30 - 16:00 | <ul style="list-style-type: none"> Encerramento |

e-mail contato: consorciorevitaliza@380volts.com.br



TERMINAL DO CAIS



CAIS +



Indígenas viveram na área do Pontal do Estaleiro, em Porto Alegre, antes do descobrimento da América

Foram encontrados mais de 12 mil fragmentos relacionados aos indígenas em escavações na Ponta do Melo

24/08/2021 | 14:42
André Malinoski



Local irá receber área de lazer, com instalação de shopping | Foto: Divulgação / CP

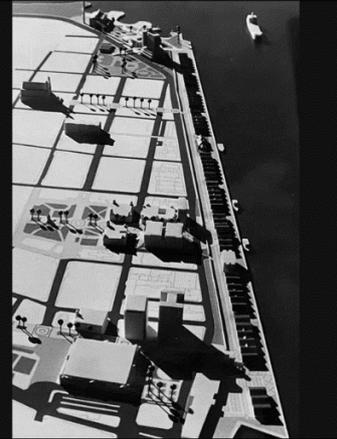
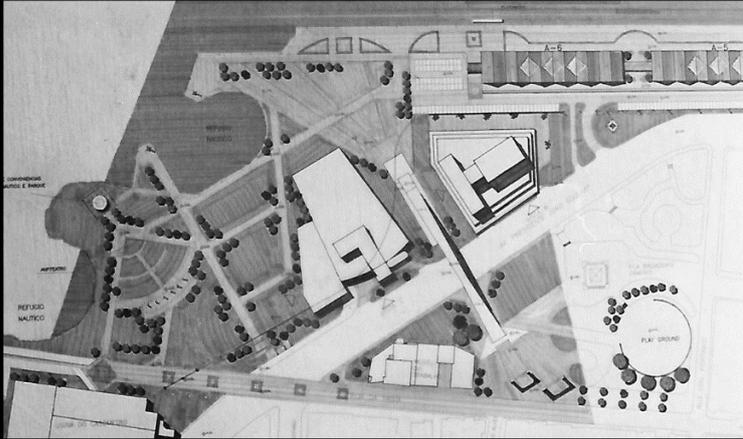
“E lá tem negros, na capital do Rio Grande do Sul?”



CAIS DESEMBARCADOURO



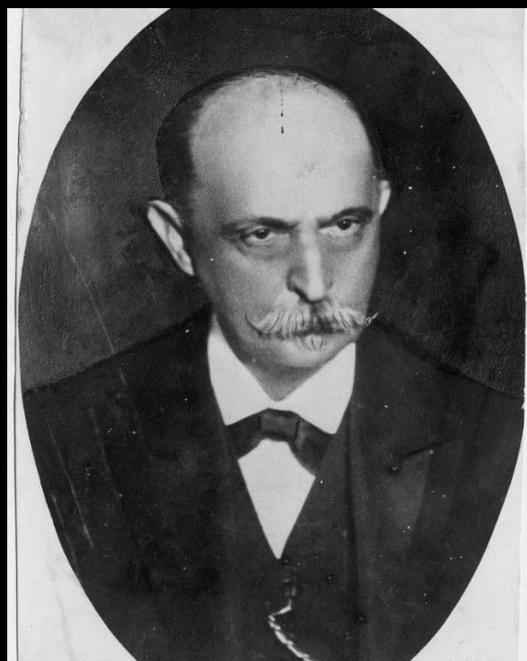
PONTA DOS CASAIS



“Nosso projeto era o mais comercial, por isso vencemos”, admite Felipe Pacheco integrante da equipe vencedora do concurso (liderada pelo arquiteto Alberto Adomilli). Segundo ele, o plano foi feito de acordo com o que o Estado havia sugerido: o empreendimento teria que atrair investidores privados para não depender de verbas públicas.



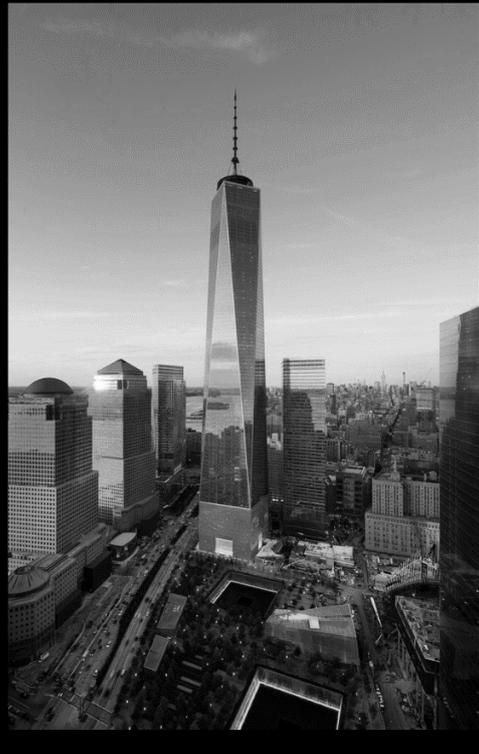
ANTIGO CAIS



PARQUE DO CAIS



CAIS TRADE CENTER



CCBB



Melo se reúne com diretoria do BNDES para tratar projeto de revitalização do Cais Mauá

Prefeito de Porto Alegre defende que local seja transformado para valorizar o Guaíba e as pessoas usufruírem

14/05/2021 | 17:18
Correio do Povo

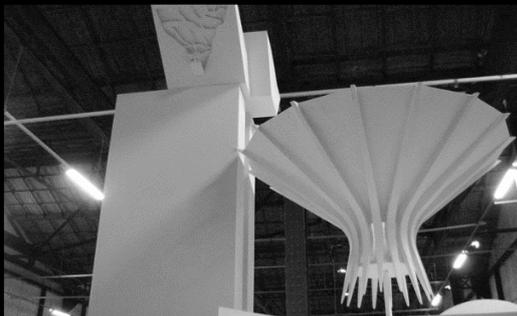


Prefeito Sebastião Melo destacou que o governo do Estado e a prefeitura estão juntos para enfrentar este tema |
Foto: Mauro Schaefer / CP Memória



MACP

M | A | C P



SHOPPING POPULAR DO CAIS

