

EDUARDO ROTTA NEVES

**PORTO DOS CASAIS
UM LUGAR DE MEMÓRIA PARA PORTO ALEGRE**

Porto Alegre

2003

EDUARDO ROTTA NEVES

PORTO DOS CASAIS
UM LUGAR DE MEMÓRIA PARA PORTO ALEGRE

Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional
Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional
Faculdade de Arquitetura

Orientadora: Dra. Sandra Jatahy Pesavento

Porto Alegre

2003

CIP - CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO

N518p Neves, Eduardo Rotta
 Porto dos casais : um lugar de memória para Porto Alegre / Eduardo Rotta Neves; orientação de Sandra Jatahy Pesavento. — Porto Alegre : UFRGS, Faculdade de Arquitetura, 2003.

255 p.: il.

Dissertação (mestrado) — Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Porto Alegre, RS, 2003

CDU: 711.41(816.51)
 719.025.4((816.51)
 711.523(816.51)

DESCRITORES

Porto dos casais : Porto Alegre
 711.41(816.51)
Preservação histórica : Porto Alegre
 719.025.4(816.51)
Centro urbano : Revitalização : Porto Alegre
 711.523(816.51)
Sociologia urbana
 711.4-111.3

Bibliotecária responsável:

Iara Ferreira de Macedo, CRB-10/430
Margarete Tessainer da Fonseca, CRB-10/836

*Dedico este trabalho ao meu pai,
Carlos Alberto, que me ensinou, desde muito
cedo, a importância de se cultivar os valores
através da memória.*

Agradeço a inestimável colaboração da minha orientadora Sandra Jatahy Pesavento, sem a qual seria impossível a realização deste trabalho. Agradeço a atenção sempre prestimosa da bibliotecária do S.P.H. Maria da Graça Coimbra Pascual, que não mediu esforços para atender aos diversos pedidos de consulta. Agradeço ao amigo e colega de profissão Eduardo Baldauf, pelo incentivo e paciência. Agradeço também a Augusto Alves, Andréa Machado, Marlize Giovanaz, Larissa Fagundes, Daniele Viapiana e Jeanette Lontra, cuja convivência e troca de informações foram igualmente importantes para o desenvolvimento desta dissertação. Por fim, agradeço aos amigos e à família, cujo apoio e compreensão contribuíram no sentido de tornar menos árdua esta tarefa.

RESUMO

Esta dissertação pretende analisar a transformação de antigos espaços públicos com raízes fortemente ligadas à imagem da cidade em locais de preservação histórica através da conservação de seus elementos estruturais importantes, tornando-os *“lugar de memória”*, ponto de ancoragem das referências pessoais, sociais e históricas de uma comunidade.

Através do estudo de questões relativas à Identidade, Significado, Memória, Preservação e constituição de Patrimônios Históricos e Culturais, buscar-se-á compreender e analisar como se opera esta transformação, valendo-se para tanto de um estudo de caso, em que estas questões serão aplicadas e discutidas com maior propriedade.

O objeto de estudo proposto será a área central do Porto de Porto Alegre, Cais Mauá, local de importante valor simbólico, localizado junto ao Centro Histórico da cidade, onde se destaca o conjunto de edificações históricas que o compõem, como elemento de fundamental importância na formação e organização morfológica da urbe, tendo sua imagem efetivamente associada à imagem da cidade.

Ações cada vez mais constantes, visando à revitalização desta área, contrastam com a situação de estagnação de suas atividades portuárias, oportunizando a reflexão a respeito de seu futuro e de sua reincorporação plena ao convívio da cidade.

ABSTRACT

This dissertation intends to analyse the transformation of old public places with roots strongly connected to the city's image into places of historical preservation through the conservation of its important structural elements, turning them into a "place of memory", where personal, social and historical references of a community can be anchored.

Through the study of questions related to Identity, Significance, Memory, Preservation and the constitution of Historical and Cultural Heritages, our aim will be to comprehend and analyse how this change occurs. For that matter, we will make use of a case study, where those questions will be applied and discussed with more propriety.

The proposed object of study will be the central area of Porto Alegre's Harbour, Mauá Quay, a place of important symbolic value, located near the City Historical Centre, where the whole of its historical buildings stand out, as an element of fundamental importance to the morphologic formation and organisation of the city, having its image effectively associated to the city's image.

Actions, more and more frequent, aiming to revitalise this area, are in contrast with the port activity stagnation, providing the opportunity to reflect about its future and its full reincorporation into the city life.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS.....	09
1 PENSANDO O PORTO	
1.1 O TEMA E SUA CONTEXTUALIZAÇÃO.....	16
2 ANCORADO AOS CONCEITOS	
2.1 A CIDADE E AS PERMANÊNCIAS.....	40
2.2 A CIDADE E OS REFERENCIAIS.....	47
2.3 A INVENÇÃO DO PATRIMÔNIO.....	51
2.4 O VALOR DO PATRIMÔNIO.....	60
2.5 A CIDADE E A MEMÓRIA.....	62
2.6 OS LUGARES DE MEMÓRIA.....	66
3 À LUZ DA HISTÓRIA	
3.1 A ORIGEM.....	71
3.2 OS ANTECEDENTES.....	79
3.3 A CONSTRUÇÃO DO PORTO.....	85
3.4 O PLANO DE MELHORAMENTOS.....	96
3.5 UM NOVO CAIS COMEÇA A OPERAR.....	99
3.6 OS ANOS SUBSEQUENTES.....	112
3.7 O ATUAL PORTO DE PORTO ALEGRE.....	119

4 REFLEXOS DO TEMPO

4.1 O GUAÍBA INVADE A CIDADE.....	124
4.2 UM MURO NO MEIO DO CAMINHO.....	132
4.3 AGONIA E REDENÇÃO DOS CENTROS URBANOS.....	138
4.4 O RENASCIMENTO DAS ÁREAS PORTUÁRIAS.....	152
4.5 O CONCURSO PORTO DOS CASAIS.....	171
4.6 O PROJETO VENCEDOR.....	176

5 UM OBJETO DE VALOR

5.1 IMAGEM E IMAGINÁRIO.....	184
5.2 O PROCESSO DE TOMBAMENTO.....	191
5.3 OS LUGARES DE MEMÓRIA EM PORTO ALEGRE.....	204
5.4 ELEMENTOS DE EXPRESSÃO.....	210

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	233
------------------------------------	------------

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	244
--	------------

ANEXOS.....	253
--------------------	------------

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1: Imagem da bucólica Porto Alegre do final do século XIX. Ao fundo, os trapiches do Mercado Público. Fonte: Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman.....82
- Figura 2: Sucessão de trapiches desordenadamente dispostos ao longo das margens do Guaíba, no final do século XIX. Fonte: Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman.....83
- Figura 3: Linha do cais segundo o primeiro projeto elaborado pela Diretoria de Viação Fluvial em 1899, traçada sobre o litoral antes do início das obras do Porto. Fonte: Acervo do Gabinete de Estudos e Documentação Urbana (GEDURB).....88
- Figura 4: Projeto não executado, datado de 1909, que propôs a abertura de uma grande avenida ligando a Praça da Alfândega, na zona portuária, com a Praça Marechal Deodoro, sede do poder estadual. Fonte: Acervo do Gabinete de Estudos e Documentação Urbana (GEDURB).....92
- Figura 5: Projeto da Praça da Alfândega e do local previsto para o embarque e o desembarque de passageiros, onde teve início a construção do Cais Mauá. Fonte: Acervo do Gabinete de Estudos e Documentação Urbana (GEDURB).....93
- Figura 6: Plano Geral de Melhoramentos, de autoria do Engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel, datado de 1914. Fonte: Acervo do Gabinete de Estudos e Documentação Urbana (GEDURB).....96
- Figura 7: Planta Geral do porto de Porto Alegre no ano de 1919, onde se observa o local destinado à Estação Férrea, a linha do cais já construído, assim como a do seu antigo litoral. Fonte: Acervo do Gabinete de Estudos e Documentação Urbana (GEDURB).....100

Figura 8: Fotografia do evento comemorativo à continuidade das obras do Porto de Porto Alegre em 1921. Ao ato compareceram o então Presidente Borges de Medeiros e o Eng. Henrique Hausser, responsável pela execução das obras. Fonte: Acervo particular do autor	102
Figura 9: Fotografia do primeiro bloco de concreto lançado às águas do Guaíba em 1921. Fonte: Acervo particular do autor	103
Figura 10: Fotografia da placa comemorativa que estava afixada a esta peça. Fonte: Acervo particular do autor.....	103
Figura 11: Estágio das obras do Porto de Porto Alegre quando de sua inauguração oficial, em 1922. Fonte: Acervo do Gabinete de Estudos e Documentação Urbana (GEDURB).....	104
Figura 12: Elevação do projeto do Pórtico Central e dos Armazéns A e B do Porto de Porto Alegre. Fonte: Acervo do Gabinete de Estudos e Documentação Urbana (GEDURB).....	105
Figura 13: Mapa da área central da cidade de Porto Alegre no ano de 1881, quando ainda não haviam sido iniciadas as obras de construção do futuro Porto de Porto Alegre. Fonte: Acervo do Gabinete de Estudos e Documentação Urbana (GEDURB).....	106
Figura 14: Mapa da área central da cidade de Porto Alegre no ano de 1916, onde se notam as primeiras intervenções junto à margem do Guaíba, aqui representadas pelo aterro no prolongamento da Praça da Alfândega, que compôs o primeiro trecho de cais construído. Fonte: Acervo do Gabinete de Estudos e Documentação Urbana (GEDURB).....	107
Figura 15: Mapa da área central de Porto Alegre no ano de 1922, ano da inauguração oficial do Porto de Porto Alegre, onde se observa a nova margem de contato entre a cidade o Guaíba e sua projeção, em direção aos futuros Cais Navegantes e Marcílio Dias. Fonte: Acervo do Gabinete de Estudos e Documentação Urbana (GEDURB).....	107
Figura 16: Planta Geral do Porto de Porto Alegre, datada de julho de 1932. Fonte: Acervo do Gabinete de Estudos e Documentação Urbana (GEDURB).....	110
Figura 17: Evolução dos aterros em Porto Alegre. Fonte: Acervo da Secretaria do Planejamento Municipal	111
Figura 18: Imagem representativa do período de grande desenvolvimento de atividades no Cais Mauá. Fotografia da década de 1960. Fonte: Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman.....	112
Figura 19: Fotografia aérea do Cais Mauá. Fonte: Acervo da Secretaria do Planejamento Municipal.....	120
Figura 20: Fotografia aérea do Pórtico Central e Armazéns A e B do Cais Mauá. A Av. Sepúlveda é o eixo da composição que se finaliza na Praça da Alfândega. Fonte: Acervo da Secretaria do Planejamento Municipal.....	121

- Figura 21: Fotografia aérea do setor oeste do Cais Mauá, onde se vê, à direita da Usina do Gasômetro (em primeiro plano), a área sob a administração da Prefeitura Municipal. Fonte: Acervo da Secretaria do Planejamento Municipal.....122
- Figura 22: Fotografia aérea do conjunto das Docas do Porto de Porto Alegre. Fonte: Acervo da Secretaria do Planejamento Municipal.....123
- Figura 23: Imagem da enchente de 1941. Em primeiro plano, o Cais Mauá. Fonte: Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman.....129
- Figura 24: Imagem da enchente de 1941. Em destaque, a área do Cais Mauá. Fonte: Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman.....130
- Figura 25: Plano geral a área portuária central de Baltimore, onde se observa, no canto superior direito, o *Charles Center* e o sistema de passarelas conectando-o com o *Inner Harbor*. Fonte: Arqtextos – Periódico mensal de textos de arquitetura. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq000/bases/texto091.asp.html>.....157
- Figura 26: Perspectiva geral do *Inner Harbor*. Fonte: Arqtextos – Periódico mensal de textos de arquitetura. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq000/bases/texto091.asp.html>.....157
- Figura 27: Vista do conjunto de armazéns a partir de um dos quatro diques que compõem o conjunto do *Puerto Madero*. Fonte: Site oficial do Complexo *Puerto Madero* da cidade de Buenos Aires. Disponível em: <http://www.puertomadero.com>.....162
- Figura 28: Vista noturna do passeio de pedestres e de um dos diversos cafés voltados para os diques. Fonte: Site oficial do Complexo *Puerto Madero* da cidade de Buenos Aires. Disponível em: <http://www.puertomadero.com>.....162
- Figura 29: Vista do conjunto de armazéns de alvenaria que compõem o *Puerto Madero*. Fonte: Site oficial do Complexo *Puerto Madero* da cidade de Buenos Aires. Disponível em: <http://www.puertomadero.com>.....163
- Figura 30: Detalhe de um dos armazéns, onde se observa a preservação dos elementos estruturais e compositivos originais e o cuidado com a inserção das novas estruturas. Fonte: Site oficial do Complexo *Puerto Madero* da cidade de Buenos Aires. Disponível em: <http://www.puertomadero.com>.....163
- Figura 31: Maquete geral da Vila Olímpica e do Porto Olímpico em 1986, para o futuro bairro de *Nova Icária* em Barcelona.....166
- Figura 32: Vista parcial do bairro de *Nova Icária*, onde se vê o Porto Olímpico no momento de sua construção. Fonte: Revista AU - Arquitetura e Urbanismo, n. 41, abr-mai. 1992.....167
- Figura 33: Detalhe do Plano Geral de *Nova Icária*. Fonte: Revista AU - Arquitetura e Urbanismo, n. 41, abr-mai. 1992.....167

Figura 34: Vista geral do conjunto arquitetônico organizado em torno do chamado marco zero, na Praça Rio Branco. Fonte: Revista Projeto / Design, n 248, out. 2000.....	168
Figura 35: Vista geral do conjunto arquitetônico organizado em torno do chamado marco zero, na Praça Rio Branco. Fonte: Revista Projeto / Design, n 248, out. 2000.....	168
Figura 36: Vista parcial do galpão portuário do início do século XX, reciclado para abrigar novas atividades. Fonte: Revista Projeto / Design, n 248, out. 2000.....	169
Figura 37: Vista parcial do galpão portuário do início do século XX, reciclado para abrigar novas atividades. Fonte: Revista Projeto / Design, n 248, out. 2000.....	169
Figura 38: Vista do Galpão 1, que abriga restaurantes no térreo e lojas e serviços no mezanino. Fonte: Revista Projeto / Design, n 248, out. 2000.....	170
Figura 39: Vista do Galpão 3, que abriga auditório e sala de exposições. Fonte: Revista Projeto / Design, n 248, out. 2000.....	170
Figura 40: Planta Geral da proposta de intervenção do projeto vencedor do Concurso Porto dos Casais para a área do Cais Mauá. Fonte: Acervo particular do autor.....	176
Figuras 41: Fotografia da área do Cais Mauá como ele se encontra atualmente. Fonte: Arquivo de negativos do Jornal Zero Hora de autoria de Guaracy Andrade.....	176
Figura 42: Maquete eletrônica inserida sobre a mesma fotografia, demonstrando como seria o novo complexo à beira do Guaíba. Fonte: Acervo particular do autor.....	176
Figura 43: Ilustração eletrônica da proposta de intervenção junto à Praça Brigadeiro Sampaio. A imagem se refere ao local onde seria edificada a sede da FOSPA. Fonte: Acervo particular do autor.....	178
Figura 44: Traçado previsto para a nova borda do Guaíba. Fonte: Acervo particular do autor.....	178
Figura 45: Ilustração eletrônica da proposta de intervenção junto ao eixo da Igreja das Dores. Fonte: Acervo particular do autor.....	179
Figura 46: Ilustração eletrônica da proposta de intervenção junto ao eixo da Casa de Cultura Mário Quintana. Fonte: Acervo particular do autor.....	179
Figura 47: Ilustração eletrônica da proposta de intervenção interna no conjunto arquitetônico composto pelos Armazéns A e B e Pórtico Central. A imagem corresponde ao Armazém A. Fonte: Acervo particular do autor.....	181
Figura 48: Ilustração eletrônica da proposta de intervenção interna no conjunto arquitetônico composto pelos Armazéns A e B e Pórtico Central. A imagem corresponde ao Armazém B. Fonte: Acervo particular do autor.....	181

Figura 49: Folder de divulgação da cidade de Porto Alegre que pode ser encontrado nos pontos de informações turísticas da capital. (Frente). Fonte: Acervo da Coordenação de Comunicação Social da Prefeitura Municipal de Porto Alegre / Departamento de Fotografia.....	186
Figura 50: Folder de divulgação da cidade de Porto Alegre que pode ser encontrado nos pontos de informações turísticas da capital. (Verso) Fonte: Acervo da Coordenação de Comunicação Social da Prefeitura Municipal de Porto Alegre / Departamento de Fotografia.....	187
Figura 51: Cartaz de divulgação do Projeto Hospedagem Solidária por ocasião do 2º Fórum Social Mundial, ocorrido em Porto Alegre em janeiro de 2003. Fonte: Acervo da Coordenação de Comunicação Social da Prefeitura Municipal de Porto Alegre / Departamento de Fotografia.....	187
Figura 52: Cartaz de divulgação da restauração do Pórtico Central do Cais Mauá pelo Programa Monumenta. Fonte: Acervo da Coordenação de Comunicação Social da Prefeitura Municipal de Porto Alegre / Departamento de Fotografia.....	189
Figura 53: Foto da Praça da Alfândega nos primeiros anos após a construção dos edifícios do Correios e Telégrafos, à direita, e Delegacia Fiscal, à esquerda, que conformam o eixo monumental da Av. Sepúlveda. Em primeiro plano, a estátua eqüestre do General Osório. Fonte: Acervo do Gabinete de Estudos e Documentação Urbana (GEDURB).....	197
Figura 54: Plano de Zoneamento e Desenvolvimento para o Porto de Porto Alegre. Fonte: Relatório Final de avaliação de potencialidades de desenvolvimento social, econômico e institucional do sistema portuário de Porto Alegre. A Cidade e seu Porto – dinâmicas metropolitanas e políticas públicas em Porto Alegre. Rio de Janeiro: LABTeC do CFCH / UFRJ, 2000.....	211
Figura 55: Vista interna do Armazém A3. Fonte: Acervo particular do autor.....	215
Figura 56: Vista de um dos módulos da fachada do Armazém A6. Fonte: Acervo particular do autor.....	215
Figura 57: Vista interna do Armazém A3, onde a degradação de partes de sua estrutura deixa a descoberto seus elementos de vedação. Fonte: Acervo particular do autor.....	215
Figura 58: Vista interna dos grandes vãos do Armazém A3. Fonte: Acervo particular do autor.....	215
Figura 59: Vista do Armazém B3. Fonte: Acervo particular do autor.....	216
Figura 60: Vista interna do Armazém A6. Fonte: Acervo particular do autor.....	216
Figura 61: Vista do alpendre do Armazém B2. Fonte: Acervo particular do autor.....	217

Figura 62: Vista de um dos módulos da fachada do Armazém A6. Fonte: Acervo particular do autor.....	217
Figura 63: Vista interna do Armazém A3. Fonte: Acervo particular do autor.....	217
Figura 64: Vista das alterações executadas no Armazém B3. Fonte: Acervo particular do autor.....	217
Figura 65: Anexo em alvenaria construído junto ao Armazém A6. Fonte: Acervo particular do autor.....	218
Figura 66: Espaço aberto conforme originalmente proposto entre as fachadas laterais dos Armazéns A5 e A4. Fonte: Acervo particular do autor.....	218
Figura 67: Vista da pavimentação e das linhas de trilhos entre os armazéns e a borda do cais. Fonte: Acervo particular do autor.....	219
Figura 68: A pavimentação de blocos de concreto e a de paralelepípedos de granito. Fonte: Acervo particular do autor.....	219
Figura 69: Vista da borda de granito do cais. Fonte: Acervo particular do autor.....	220
Figura 70: Vista da borda de granito do cais. Fonte: Acervo particular do autor.....	220
Figura 71: Vista de um dos “cabeços”. Fonte: Acervo particular do autor.....	221
Figura 72: Vista da escadaria de granito junto à borda do cais e ao Pórtico Central. Fonte: Acervo particular do autor.....	221
Figura 73: Vista interna das estruturas e alvenarias de vedação, onde podem ser observados diversos problemas ocasionados pela falta de conservação adequada. Fonte: Acervo particular do autor.....	222
Figura 74: Detalhe da fachada do Armazém A2 que se encontra em péssimo estado de conservação. Fonte: Acervo particular do autor.....	222
Figura 75: Vista da extremidade oeste do Cais Mauá, onde o aterro de gravidade é finalizado. Fonte: Acervo particular do autor.....	223
Figura 76: Vista do Armazém A7, o único não original no conjunto. Fonte: Acervo particular do autor.....	223
Figura 77: Fachada do Armazém A7. Fonte: Acervo particular do autor.....	224
Figura 78: Fachada do Armazém A6. Fonte: Acervo particular do autor.....	224
Figura 79: Vista do antigo Refeitório. Fonte: Acervo particular do autor.....	225
Figura 80: Fachada do Armazém A2 sem os seus portões metálicos. Fonte: Acervo particular do autor.....	225

Figura 81: Vista do Grupo Central, composto pelos Armazéns A e B e Pórtico Central (após restauração). Fonte: Acervo particular do autor.....	226
Figura 82: Fachada do Armazém B. Fonte: Acervo particular do autor.....	226
Figura 83: Vista do Pórtico Central antes de sua restauração. Fonte: Acervo particular do autor.....	227
Figura 84: Vista do Pórtico Central após sua restauração pelo Programa Monumenta. Fonte: Acervo particular do autor.....	227
Figura 85: Edifício sede do S.P.H., localizado entre os Armazéns B e B1. Fonte: Acervo particular do autor.....	228
Figura 86: Detalhe da fachada do edifício sede do S.P.H. voltada para o Guaíba. Fonte: Acervo particular do autor.....	228
Figura 87: Vista do Armazém B2 e do anexo que o liga ao Armazém B1. Fonte: Acervo particular do autor.....	229
Figura 88: Vista do Armazém B2 (em primeiro plano) e do Armazém B1. Fonte: Acervo particular do autor.....	229
Figura 89: Vista do Armazém B3. Fonte: Acervo particular do autor.....	230
Figura 90: Vista parcial da Primeira Doca. Fonte: Acervo particular do autor.....	230
Figura 91: Vista interna do Armazém A3. Fonte: Acervo particular do autor.....	230
Figura 92: Vista da série de guindastes dispostos ao longo do cais. Fonte: Acervo particular do autor.....	230
Figura 93: Vista da área sob controle da Prefeitura Municipal a partir do Cais Mauá. Fonte: Acervo particular do autor.....	231
Figura 94: Vista da mesma área desde a Usina do Gasômetro. Fonte: Acervo particular do autor.....	231

1 PENSANDO O PORTO

1.1 O TEMA E A SUA CONTEXTUALIZAÇÃO

Caminhando pelas ruas centrais da cidade de Porto Alegre, a agitação de suas esquinas convida a refletir sobre os primeiros momentos da sua história. No início, era um pequeno povoado que começava a se organizar em torno de uma orla, naturalmente delineada pela presença de um grande lago de águas calmas, o Guaíba. Ao longo desta orla, localizou-se um porto, o mesmo que hoje se encontra escondido por trás de uma extensa cortina de concreto.

A cidade nasceu e se desenvolveu a partir do porto. Assim se pode definir, em poucas palavras, a origem de Porto Alegre, em cujo nome também o porto se faz presente.

Mas que porto é esse?

Por que está tão próximo e ao mesmo tempo tão distante?

Atualmente, as discussões em torno da preservação do Patrimônio Histórico e Cultural e da Memória das cidades estão bastante presentes no cotidiano das

peças. Originalmente, foi nas cidades européias que esses movimentos nasceram e se consolidaram, através de um processo contínuo de ações que visavam, através da preservação do acervo de edificações históricas, à qualificação urbana e aliada à perpetuação da memória e história dessas cidades. Posteriormente, esses ideais alastraram-se por todo o mundo. Também aqui no Brasil, muitas obras têm sido executadas no sentido de consolidar, através da preservação de edifícios e espaços urbanos, uma parte da história das comunidades, perpetuando-a para as gerações futuras. Porto Alegre se insere neste contexto, realizando diversas intervenções no seu espaço edificado e promovendo uma série de discussões a respeito do futuro de seu patrimônio.

Porto Alegre possui um considerável acervo arquitetônico que a qualifica como uma das principais capitais do país. Entre os diversos espaços e edificações que compõem este acervo, encontra-se o Cais Mauá, uma extensa e linear faixa portuária composta por um belo conjunto de armazéns e edificações do início do século XX, que delinea a primeira imagem da cidade de quem a vê a partir do Guaíba. É, portanto, um local possuidor de enorme identidade, um lugar simbólico e de referência para a comunidade, que pode vir a se tornar um “lugar de memória”¹, ou seja, um lugar onde a memória se cristaliza e se refugia, onde ela se articula com a história da cidade. A criação dos lugares de memória somente se torna possível através da preservação e conservação dos elementos estruturais importantes que configuram o espaço e da sua incorporação plena ao convívio da população.

Muitas cidades, assim como Porto Alegre, nasceram e se desenvolveram a partir de seu porto. Porém, o crescimento urbano, a constante especialização deste sistema de transporte e, muitas vezes, a falta de investimento em infra-estrutura fazem com que áreas inteiras, que antes desempenhavam atividades portuárias, se tornem obsoletas, inviabilizando a manutenção de suas atividades. Como resultado, dão lugar a enormes espaços sem uso, muitas vezes abandonados e esquecidos. A localização privilegiada, geralmente em áreas centrais da cidade, desperta o interesse e a preocupação dos gestores urbanos e das comunidades na tentativa de definir o futuro destes locais, constituindo-se assim em assunto de importante

¹ NORA, Pierre. Entre Memória e História. In: *Projeto História, n. 10. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC / SP*. São Paulo: PUC, 1993, p. 07-14.

relevância. Muitos foram os projetos que, utilizando-se do espaço físico degradado ou modificando as atividades predominantemente portuárias destas áreas, as dotaram de novos usos e ocupações, resgatando sua memória e o significado que tiveram e continuam tendo para a cidade, reintegrando-as ao convívio dos cidadãos. Pode-se citar como exemplos bem sucedidos as intervenções ocorridas em Londres (*St. Catherine's Docks*), em New York (*South Street Sea Port, Pier 17*) em Baltimore (*Inner Harbour e Fells Point*); em Toronto (*Harbourfront*); em Buenos Aires (*Puerto Madero*) e em Barcelona, na Vila Olímpica (*Nova Icária*).

O Porto de Porto Alegre vem sofrendo um processo de estagnação com sucessiva queda no transporte de cargas. Com base na análise de diversos documentos, entre eles o último relatório de avaliação das potencialidades de desenvolvimento do Porto de Porto Alegre, encomendado pela Prefeitura Municipal no ano de 2000², pode-se afirmar que “a decadência remonta pelo menos ao começo dos anos 1980 e provavelmente chega a ter suas raízes no começo dos anos 1970”³. Apesar disso, a conclusão deste estudo é bastante clara: o Porto de Porto Alegre é viável e deve ser considerado como um potencial alicerce para o crescimento e o desenvolvimento econômico do município, bem como de sua região metropolitana. Para que isso se torne uma realidade, foram apontadas tarefas que propõem investimentos sistemáticos na reformulação, ampliação e melhoria de suas condições técnicas.

O relatório indica, ainda, que a área central do Porto de Porto Alegre, o Cais Mauá, apesar de funcionar ainda hoje como importante peça dentro do complexo, não possui condições de modernização e expansão devido ao fato de estar segregada entre o Guaíba e a cidade. No zoneamento de atividades proposto por este relatório, esta área é apresentada como sendo um importante local para uma revitalização urbana, conforme indicam os autores Geraldo Silva, Giuseppe Cocco e Joan Llovera, “observando-se uma perspectiva de revalorização dos equipamentos

² Este estudo refere-se ao Relatório Final de avaliação de potencialidades de desenvolvimento social, econômico e institucional do sistema portuário de Porto Alegre, elaborado pela FUJB - Fundação Universitária José Bonifácio / CFCH / UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro, através da sua Unidade Executora, o LABTeC - Laboratório Território e Comunicação. Cf. SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A. ***A Cidade e seu Porto – dinâmicas metropolitanas e políticas públicas em Porto Alegre***. Rio de Janeiro: LABTeC do CFCH / UFRJ, 2000.

³ SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit., p. 45.

existentes e do patrimônio”⁴, tendo em vista as construções de importante valor histórico, entre elas os Armazéns A e B e o Pórtico Central, tombados pelo IPHAN, em busca de uma composição de atividades culturais, de lazer e de serviços que contemplem a implementação de um projeto do tipo *waterfront*⁵. As demais áreas constituintes do Porto de Porto Alegre, ou seja, o Cais Navegantes e o Cais Marcílio Dias, devido à possibilidade de expansão e modernização de suas estruturas, agregadas a uma localização estratégica mais conveniente para o transporte e o recebimento de mercadorias, constituiriam-se nas alternativas mais viáveis de incremento e revitalização, visando o desempenho das principais atividades portuárias do Porto de Porto Alegre.

Recentemente, o Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Porto Alegre baixou uma resolução na qual aprova o plano de zoneamento e desenvolvimento para o Porto de Porto Alegre⁶, plano este referendado ao relatório já mencionado, em que se pode verificar que os armazéns, que compõem o trecho que se inicia na Usina do Gasômetro e parte até o edifício-sede da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH), estão sendo liberados para atividades não-portuárias. Isso demonstra que o Cais Mauá se encontra, neste momento, em fase de transição, deixando de receber, pelo menos no interior de seus armazéns, cargas provenientes do transporte fluvial, o que o torna passível de estudos mais aprofundados visando o futuro de suas instalações.

Recentemente, uma importante notícia despertou interesse e expectativa com relação ao futuro da cidade e de seu patrimônio histórico. Porto Alegre foi uma das escolhidas para integrar o rol de cidades agraciadas com o Programa Monumenta. O Monumenta é um programa federal, promovido e desenvolvido pelo Ministério da Cultura (MinC) em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que contempla a revitalização de sítios históricos nas

⁴ Ibidem, p. 152.

⁵ Termo de origem da língua inglesa que significa, em uma livre tradução, “frentes de água”, ou seja, espaços urbanizados que possuem como limite rios, mares ou lagos. Esta expressão é utilizada nos estudos urbanos para caracterizar projetos de revitalização implementados em locais que possuam estas características.

⁶ CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE PORTO ALEGRE. **Resolução n. 009 de 16 de agosto de 2000**. Aprova o Plano de Zoneamento e Desenvolvimento para o Porto de Porto

idades brasileiras. Isso significa que Porto Alegre receberá, nos próximos três anos, recursos para a restauração de prédios e espaços públicos, além de incentivos para o desenvolvimento de projetos culturais. A área agraciada com os incentivos concentra-se em um grande e importante setor urbano do centro histórico da cidade, englobando a Praça da Matriz, a Praça da Alfândega e o Cais do Porto, local escolhido para o início das atividades, onde o programa contemplará a restauração e reciclagem dos Armazéns A e B e Pórtico Central, conjunto arquitetônico de inegável valor histórico, tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), e que compõe, juntamente com os demais armazéns, a harmoniosa paisagem do Cais Mauá. A primeira etapa das obras, que consistiu na restauração completa da grande estrutura de ferro e cristal que conforma o Pórtico Central do cais, foi concluída em junho deste ano e entregue à cidade em uma grande comemoração, presidida pelo Ministro da Cultura Gilberto Gil.

Desde muito tempo, o Cais Mauá tem sido objeto de estudos visando determinar novos usos para esta área possuidora de inegável valor histórico e cultural e de enorme significado e identidade para a comunidade porto-alegrense. A privilegiada localização, junto ao Centro Histórico e à beira do Guaíba, em uma das mais belas paisagens da cidade, qualifica-o com grande potencial turístico e comercial, o que contribui, e muito, para estimular o crescente interesse em investimentos no local.

Muitos foram os concursos que tiveram como objetivo a análise do Cais Mauá, e muitos são os projetos debatidos junto à Prefeitura e ao Governo do Estado visando alternativas para a área. De todos estes, talvez o que mais avançou neste sentido tenha sido o *Concurso Público de Arquitetura para o Cais Mauá do Porto de Porto Alegre*⁷, promovido pela Secretaria dos Transportes do Rio Grande do Sul e

Alegre apresentado pela Diretoria de Portos do Porto de Porto Alegre, da Superintendência de Portos e Hidrovias. Porto Alegre: CAP, 2000.

⁷ Sobre este assunto, pode-se consultar as *Bases do Concurso Público de Arquitetura para o Cais Mauá do Porto de Porto Alegre*, promovido pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul em 1996, através da Secretaria de Estado dos Transportes, com organização do IAB/RS – Instituto dos Arquitetos do Brasil – Departamento do Rio Grande do Sul, fundamentado no Programa de Revitalização de Áreas Portuárias (REVAP) do Ministério dos Transportes. O projeto vencedor, de autoria dos arquitetos Alberto Adomilli, Daniela Corbellini, Eduardo Neves, Felipe Pacheco e Patrícia Moura, encontra-se disponível para consulta na sede do SPH – Superintendência de Portos e Hidrovias. Cf. GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Bases do Concurso Público de**

pelo Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento do Rio Grande do Sul (IAB-RS) no ano de 1996. O projeto vencedor, do qual o autor desta dissertação participou como um dos autores, apresentou uma proposta bastante detalhada, promovendo o debate de muitas questões pertinentes à área. Porém, devido a divergências políticas e ideológicas, o projeto teve seu desenvolvimento oficialmente interrompido no ano de 1999.

A experiência pregressa e as atuais discussões em torno do futuro do Porto de Porto Alegre foram importantes elementos que motivaram o interesse pelo tema e objeto de estudo proposto para análise nesta dissertação, mas, sem dúvida alguma, o que determinou realmente a escolha foi o fato de considerar que esta área, devido à sua importância na formação e desenvolvimento da cidade e ao seu inegável valor histórico, artístico e cultural, necessita de estudos criteriosos que auxiliem na definição do seu futuro e de sua interface com a urbe.

As edificações de uma cidade são a expressão concreta do desenvolvimento cultural de uma comunidade. Contam parte da história que o tempo ajudou a moldar. Movimentos culturais, revoluções, tecnologia, costumes e, até mesmo, crenças estão expostas nas sacadas, nos ornamentos, nas portas e janelas dos edifícios que compõem o cenário urbano em que se vive. Muitas destas edificações se constituem em referenciais, marcos urbanos que orientam e guiam o deslocamento pelas ruas e avenidas da cidade. Antônia Heredia Herrera define este conjunto de edificações como sendo o “Patrimônio Construído”⁸ de uma comunidade, ou seja, “a acumulação de esforços herdados por uma sociedade, que expressa seu desenvolvimento habitacional e a capacidade de investimento da comunidade através do tempo”⁹.

Este patrimônio sofre muitas alterações ao longo do tempo. Parte dele permanece intocada, desempenhando as mesmas atividades para as quais foi edificada. Parte dele é destruída, dando lugar a novas e modernas construções, e uma outra parte permanece na cidade sofrendo com a degradação e o abandono.

Arquitetura para o Cais Mauá do Porto de Porto Alegre. Porto Alegre: Secretaria de Estado dos Transportes / IAB/RS, 1996.

⁸ HERRERA, Antônia Heredia. Arquivos, documentos e informação. In: CUNHA, Maria Clementina Pereira (org.). **O Direito à Memória: Patrimônio Histórico e Cidadania.** São Paulo: DPH / SMC, 1991, p. 113.

⁹ HERRERA, Antônia Heredia, op. cit., p. 113.

Esta porção do patrimônio construído que persiste sem uso na cidade é um capital concentrado e importante, cujas possibilidades de aproveitamento, através de operações de reabilitação, reciclagem e reutilização, não podem ser desconsideradas.

Jane Beatriz Batista assinala o fato de que

a consciência da necessidade de preservação do Patrimônio Histórico e Cultural ainda é recente no povo brasileiro, em especial no povo gaúcho. As manifestações artístico-culturais, a conservação dos bens materiais constitutivos da identidade, da diversidade e da expressão de uma Nação, não têm sido priorizadas pelas classes hegemônicas. No entanto, a exemplo dos movimentos que se verificam em outros países, foram criados no Brasil órgãos governamentais para tratarem das questões relacionadas à preservação do Patrimônio Histórico e Cultural¹⁰.

Através da ação destes organismos, a sociedade tem despertado para a importância da preservação dos bens materiais para a manutenção e perpetuação da sua identidade cultural. Batista lembra ainda que, “em decorrência das novas preocupações e investimentos direcionados à conservação dos bens culturais, têm surgido novos campos de trabalho com tarefas específicas e especializadas”¹¹. O turismo também se beneficia destas ações, trazendo importantes divisas às cidades e gerando muitos postos de empregos e investimentos, o que o torna um importante aliado ao movimento de restauração do patrimônio edificado das cidades.

Como já mencionado anteriormente, a transformação de áreas portuárias em locais de lazer, cultura e memória tem sido um tema bastante recorrente em várias cidades que, assim como Porto Alegre, se originaram e se desenvolveram baseadas nas atividades de seu porto. Por muito tempo estas áreas foram responsáveis pela quase totalidade do transporte de passageiros e das trocas comerciais entre cidades e países, porém, com o surgimento de novas modalidades de transporte, como a aérea e a rodoviária, grandes mudanças foram ocasionadas no gerenciamento dos

¹⁰ BATISTA, Jane Beatriz. Apresentação. In: BATISTA, Jane Beatriz (ed.). Ciências & Letras, n. 27. **Educação e Patrimônio Histórico-Cultural**. Porto Alegre: Faculdade Porto-Alegrense de Educação, Ciências e Letras – FAPA, 1979, p. 05.

¹¹ BATISTA, Jane Beatriz, op. cit., p. 05.

portos. O transporte de cabotagem passou a ser feito por navios maiores e mais modernos, basicamente com a utilização de contêineres, exigindo instalações amplas, equipamentos modernos, alta competitividade e eficiência, características que normalmente estas áreas, por serem bastante antigas, não possuem. Estes locais então, normalmente envolvidos pela malha urbana da cidade, acabam, como já indicado, desqualificados para desempenhar as atividades originais, tornando-se obsoletos e, na maioria das vezes, abandonados.

As atividades portuárias, quando remanescentes na economia destas cidades, acabam transferidas para terminais mais adequados e qualificados para o seu desenvolvimento. Os espaços desocupados, geralmente preciosos do ponto de vista comercial, acabam despertando o interesse da comunidade. Muitos são os exemplos de intervenções executadas no sentido de dotar estes ambientes de atividades culturais, comerciais e de lazer, em sintonia com os anseios e necessidades da comunidade, que frutificaram em belos exemplos de gerência urbana. Mesmo aqui no Brasil, onde temos pouca tradição em movimentos urbanos deste porte, muitas cidades com estas características têm realizado intervenções em suas antigas áreas portuárias, reciclando-as e dotando-as de novos usos. Recentemente foi inaugurado na cidade de Belém um grande projeto de revitalização para a área conhecida como Estação das Docas, um antigo espaço portuário do início do século, que recebeu atividades de comércio, cultura e lazer.

Apesar do despertar da sociedade para a preservação e reciclagem de seu patrimônio histórico e cultural e do estímulo de alguns programas desenvolvidos e implementados para este fim, muito ainda tem que ser feito para que o país tenha uma política eficiente que regulamente e estimule estas intervenções, tornando-as mais constantes e efetivas. Com certeza, o desenvolvimento de estudos e pesquisas, fundamentados na importância da preservação e conservação dos bens materiais que norteiam a vida dos cidadãos nas cidades, contribuirá, de maneira decisiva, para o fortalecimento desta idéia.

Diversos estudos e trabalhos podem ser encontrados, abordando a questão do patrimônio e da memória, tendo como tema a revitalização de áreas centrais, em especial as portuárias. Neste sentido, podem ser citados os estudos desenvolvidos

por Vicente Del Rio¹², cuja Tese de Doutorado, intitulada *Desenho Urbano e Revitalização na área portuária do Rio de Janeiro. A contribuição do Estudo da Percepção Ambiental*, defendida na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, aborda principalmente o processo de declínio e subutilização do antigo porto do Rio de Janeiro e o potencial desta área, localizada no coração da cidade, com vistas à revitalização urbana. Utiliza como método de análise os conceitos e estudos de percepção ambiental para promover diretrizes que norteiem, em um futuro próximo, o desenho urbano adequado para o processo de revitalização da área. Apesar de a metodologia de trabalho usada por Del Rio não ser a mesma utilizada neste estudo, muitos dos conceitos de revitalização urbana e tendências de desenvolvimento para áreas portuárias estagnadas constituem-se em importantes referenciais para este estudo.

A dissertação de Mestrado desenvolvida por Maria da Graça Sebben¹³, intitulada *Revitalização de Áreas Urbanas. Um Estudo de Caso: a rua Voluntários da Pátria*, para o Programa de Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, segue os mesmos princípios defendidos por Del Rio no que se refere à importância do processo de revitalização urbana em áreas degradadas ou abandonadas. O estudo de caso refere-se à Rua Voluntários da Pátria, em Porto Alegre, importante eixo viário e comercial que desempenhou papel fundamental no desenvolvimento e expansão da cidade. O trabalho destaca a importância e a aplicabilidade do processo de revitalização de uma área urbana em fase de degradação e de subutilização de seus potenciais para o desenvolvimento efetivo. Através de uma análise histórica do local, inserida dentro do contexto da cidade, são apresentadas a evolução e as causas do processo que culminou com a atual degradação em que se encontra. Sebben analisa alguns processos de revitalização bem sucedidos em áreas urbanas, com intenção de extrair destes diretrizes que possam ser relacionadas com a possível proposta de revitalização da rua Voluntários da Pátria. A recuperação histórica da

¹² DEL RIO, Vicente. *Desenho Urbano e Revitalização na área portuária do Rio de Janeiro. A contribuição do Estudo da Percepção Ambiental*. São Paulo: USP, 1991. Tese de Doutorado, Faculdade Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1991.

¹³ SEBEN, Maria da Graça. *Revitalização de Áreas Urbanas. Um Estudo de Caso: a rua Voluntários da Pátria*. Porto Alegre: UFRGS, 1999. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1999.

área objeto de estudo, que é de fundamental importância para a compreensão e o conhecimento de qualquer espaço urbano da cidade, e a busca de referenciais em intervenções urbanas bem sucedidas, que possibilitaram comparar e concluir pelo melhor caminho a ser sugerido, foram referências fundamentais observadas na análise de Sebben para o desenvolvimento desta dissertação.

A dissertação de Mestrado defendida por Marlize Giovanaz¹⁴, intitulada *Lugares de História: a preservação patrimonial na cidade de Porto Alegre (1960-1979)*, aborda a trajetória das políticas de preservação patrimonial nas cidades, tendo como estudo de caso a cidade de Porto Alegre, destacando a sua importância para a manutenção dos monumentos e bens culturais responsáveis pela alimentação e evocação da memória das cidades. Giovanaz situa o problema da preservação do patrimônio construído na batalha travada entre a sede da construção moderna e o desejo da preservação e da manutenção dos laços de continuidade com a imagem e a história da cidade. Como resultado deste enfrentamento entre destruição e preservação, ocorre naturalmente o processo de seleção dos patrimônios que virão a ser preservados. A preservação destes locais é de fundamental importância para a preservação da memória de uma comunidade. Giovanaz utiliza a definição criada por Pierre Nora, que conceitua como lugar de memória estes núcleos preservados nas cidades, tratando-os também como lugares de história, pois também materializam, em suas edificações, os momentos vividos, as tradições, os costumes, enfim, parte importante da história dos povos que os construíram e ainda convivem sob suas influências. Como um dos objetivos centrais de sua dissertação, a autora procurou elucidar a forma e os caminhos pelos quais a trajetória da preservação patrimonial na cidade de Porto Alegre se consolidou, tornando-se um efetivo instrumento para a perpetuação da memória e da história dos cidadãos porto-alegrenses. Com uma abordagem diferente da utilizada por Giovanaz, o conceito de lugar de memória será utilizado no desenvolvimento desta dissertação como elemento central de discussão, considerando-o como sendo fundamental para justificar a importância da criação destes locais para a

¹⁴ GIOVANAZ, Marlize. *Lugares de História: a preservação patrimonial na cidade de Porto Alegre (1960-1979)*. Porto Alegre: UFRGS, 1999. Dissertação de Mestrado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1999.

preservação da memória da cidade, procurando entender como se processa esta transformação em um espaço urbano.

A dissertação defendida por Ana Lúcia Goelzer Meira¹⁵, intitulada *O Passado no Futuro da Cidade – Políticas Públicas e Participação dos Cidadãos na Preservação do Patrimônio Cultural em Porto Alegre nas décadas de 70 a 90*, analisa, assim como Giovanaz, os mecanismos que atuam, porém em âmbito municipal, na promoção da preservação do patrimônio cultural a partir de um estudo de caso: Porto Alegre nas décadas de 1970 a 1990. Para tanto, foram enfocadas as políticas públicas e a participação dos cidadãos nesse processo, verificando as relações entre a ampliação das interfaces de participação na gestão da cidade e as ações dos cidadãos na preservação de seu patrimônio cultural.

As políticas de preservação elevam determinados bens culturais à categoria de patrimônio, atuando, segundo Meira, no nível do imaginário, distinguindo-os do cotidiano e oferecendo, assim, elementos constitutivos perenes na leitura das cidades. A escolha de Porto Alegre para estudo de caso deveu-se ao fato, segundo Ana Meira, de estar inserida nesse contexto. Através de sua experiência profissional, atualmente desenvolvendo seu trabalho junto ao IPHAN, percebeu que o surgimento de demandas sobre a preservação dos patrimônios culturais da cidade, em fóruns como o Orçamento Participativo, os Congressos da Cidade, as Conferências Municipais e outros, tem aumentado consideravelmente com as novas e maiores interfaces de participação na gestão urbana, implantadas a partir de 1989 pelas Administrações Municipais. Ao analisar a questão referente à preservação do patrimônio cultural em Porto Alegre, dentro do período definido entre os anos 1970 a 1990, a autora se valeu da teoria de que a preservação de evidências do passado, simbolizadas através de construções elaboradas pelos cidadãos que habitam uma cidade, é imprescindível para a alimentação da memória coletiva de uma comunidade, importante mecanismo de identificação que provoca um sentido de pertencimento destes cidadãos à uma estrutura social definida. Meira avaliou o desenvolvimento das políticas públicas e da participação dos cidadãos no complexo

¹⁵ MEIRA, Ana Lúcia Goelzer. ***O Passado no Futuro da Cidade – Políticas Públicas e Participação dos Cidadãos na Preservação do Patrimônio Cultural de Porto Alegre nas décadas de 70 a 90***. Porto Alegre: UFRGS, 2001. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2001.

processo de avaliação patrimonial e preservação de bens culturais.

Hoje em dia existe a consciência e o consenso de que, cessada a fúria destruidora que norteou o pensamento modernista em busca do novo, a permanência das antigas edificações, que se constituem em elementos estruturais norteadores da vida nas cidades, é cada vez mais importante.

O estudo realizado pela autora, enfocando as políticas públicas de preservação e a participação dos cidadãos nesse processo, engloba os anos 1980, período em que a sociedade brasileira, após o longo período de ditadura, experimentou um processo de democratização da sociedade e, como conseqüência, passou a interferir mais ativamente neste processo, antes totalmente vinculado aos interesses dominantes do Estado. Como bem lembra Meira, anteriormente a este processo, que vem se fortalecendo em nossa sociedade, a escolha dos bens que deveriam ser tombados ficava atrelado aos técnicos que julgavam muito mais pelas questões estéticas do que pelo significado que determinado imóvel possuía para uma comunidade. A importância da preservação reside justamente nesta questão: o significado que dota o bem de um valor e, conseqüentemente, passível de tombamento. Neste sentido, a autora destaca e reforça a importância cada vez maior das leis editadas pelos municípios que vêm ao encontro dos anseios da população. Sendo a sociedade, assim como a cidade, uma estrutura mutável, os valores defendidos também sofrem alterações, e o que hoje é considerado patrimônio pode não mais ser valorizado como tal amanhã. Além disso, bens que aos olhos do Estado têm pouco valor podem constituir-se em referenciais para uma comunidade. Portanto, a participação democrática da sociedade neste processo adquire fundamental importância. Meira procurou demonstrar, com seu estudo, que este processo vem sendo sistematicamente implantado em nossa comunidade, através de programas, fóruns e congressos promovidos pelas Administrações Municipais, e se espera que isso continue cada vez mais a colaborar com a evolução do conceito de cidadania.

Em suas conclusões, destaca o fato de que a preservação é considerada como matéria de alto interesse público pelo município, o que explica a grande quantidade de instrumentos que visaram à preservação ao longo das três décadas estudadas. Muitos mecanismos e políticas públicas promovem, em Porto Alegre,

ações no sentido da restauração de bens e imóveis patrimoniais importantes para a cidade. Através de diversos incentivos, que inseriram as questões da preservação do patrimônio em uma perspectiva de mercado, a nomeação como patrimônio passou a implicar ganhos e compensações, o que refletiu em um aumento das solicitações de tombamento por parte dos proprietários.

Meira também afirma o fato de que somente com o conhecimento da cidade, proporcionado pelo amplo debate com a comunidade, é possível o despertar de uma consciência sobre a importância da preservação de seus referenciais, estimulando e valorizando estes atos, que passam a não mais serem vistos como meras imposições de técnicos, comandados apenas pela aplicação de uma “fórmula” comum a todo o território nacional. Esta preocupação da sociedade, segundo a autora, demonstra um alto grau de consciência para com a sua cultura e para com o ambiente escolhido para se viver.

Recentemente defendida, a Tese de Doutorado de Andréa Soler Machado¹⁶, intitulada *A Borda do Rio – PoA. Arquiteturas imaginárias: suporte para a construção de um passado*, propõe o estudo da história da cidade tendo como fontes principais de análise e pesquisa os elementos visuais representados por fotografias, planos e projetos de arquitetura e urbanismo, em oposição à documentação escrita, preferencialmente utilizada pelos historiadores nesta tarefa. Esta preocupação procura aproximar a história da arquitetura, fazendo com que os projetos e planos, realizados ou não, sejam encarados como suportes para a construção do passado das cidades. Partindo deste princípio, a autora analisa parte da história moderna da cidade de Porto Alegre tendo como objeto de estudo, ou melhor, lugar de investigação, a borda do Guaíba. Conforme justifica Machado, sua escolha recaiu sobre esta área por considerar que ela evoca tanto as origens do primeiro núcleo urbano, como sua modernização, iniciada no século XX, quando a cidade sofreu importantes modificações implementadas sob a influência dos preceitos higienistas da República.

¹⁶ MACHADO, Andréa Soler. *A Borda do Rio – PoA. Arquiteturas imaginárias: suporte para a construção de um passado*. Porto Alegre: UFRGS, 2003. Tese de Doutorado, Curso de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2003.

O interesse pelo projeto como fonte histórica está ligado, conforme indica Machado, tanto à sua espessura cognitiva, ou seja, à multiplicidade de informações nele contidas, quanto ao caráter imaginativo, dinâmico e mutante com o qual as organiza, através de recortes precisos e de definições estratégicas de complexos pontos de vista sobre o real. Ao se analisar, em uma visão seqüencial, as etapas de construção pelas quais passou a cidade, a autora demonstra que os planos e projetos, concretizados ou não, influenciaram de alguma forma a realidade concreta da cidade.

Como se pode observar através da análise dos trabalhos aqui citados, a preocupação pela trajetória de preservação e conservação do patrimônio histórico da cidade de Porto Alegre tem merecido um justificado destaque. Muitos outros trabalhos têm se voltado para a análise da cidade enfocando as questões da preservação de seus referenciais. Estes estudos e seus autores serão incorporados a este trabalho à medida que servirem de embasamento ou interlocução para o desenvolvimento das idéias propostas.

Esta dissertação pretende contribuir para o fortalecimento de uma idéia amplamente difundida entre aquelas pessoas interessadas na preservação do Patrimônio Histórico e Cultural da cidade de Porto Alegre, idéia esta que considera a área central do cais do porto, Cais Mauá, um lugar de memória¹⁷, um espaço que, pela importância histórica, localização privilegiada e qualidade do ambiente edificado, merece ser preservado como tal, recebendo novas funções adequadas às necessidades e expectativas da comunidade. O Cais Mauá pode e deve ser reincorporado ao convívio da cidade como forma de perpetuar sua história e memória. A Memória é matéria específica com que lidamos para identificar e proteger os bens materiais e imateriais de nosso acervo cultural. A questão da cidade, do significado cultural de seus espaços, é o foco principal em torno do qual se pode partir para a elaboração de uma estratégia adequada que vise o desenvolvimento dessa tarefa.

Os lugares de memória se constituem em importantes espaços em que a memória de uma comunidade ou grupo social se encontra preservada e, ao mesmo

¹⁷ NORA, Pierre, op. cit., p. 07-14.

tempo, viva. Porto Alegre possui bons exemplos de edificações que, conservadas na estrutura urbana, desempenham esta função tão importante para a comunidade. Podem-se citar como exemplos os antigos prédios do Correios e Telégrafos, hoje Memorial do Rio Grande do Sul, da Delegacia Fiscal, hoje Museu de Arte do Rio Grande do Sul, do Hotel Majestic, hoje Casa de Cultura Mário Quintana, e do Banco da Província, hoje Santander Cultural. Todos estes espaços, atualmente destinados à cultura, desempenharam outros temposatividades bastante diferentes das que hoje povoam os seus ambientes, atividades estas que por diversos motivos, não encontraram mais espaço para serem desenvolvidas nestes locais. Como se constituem em peças importantes na configuração dos espaços urbanos centrais, verdadeiros referenciais urbanos, estas foram preservadas e restauradas. A mesma interpretação pode ser feita para o conjunto de armazéns e edificações do Cais Mauá.

Portanto, para o desenvolvimento desta dissertação, partiu-se do seguinte pressuposto:

- O Porto de Porto Alegre, em sua área central, Cais Mauá, possui uma atividade portuária estagnada, em declínio, e, portanto, está passível de ser reincorporada à malha urbana da cidade, reciclando-se suas instalações, modificando-se seus usos e atividades e preservando-se seu Patrimônio Histórico e Memória.

Esta primeira afirmação refere-se especificamente ao porto e às atividades portuárias por ele desempenhadas. Em outras palavras, significa avaliar, com base na documentação técnica disponível, a potencialidade do Cais Mauá na continuidade do desempenho de suas atividades de maneira competitiva e eficiente, o que referendaria a sua manutenção e as possibilidades do reaparelhamento das suas instalações, visando a modernização requerida pelo atual sistema portuário no desempenho eficiente de suas atividades.

Levando-se em consideração o declínio das atividades portuárias do Porto de Porto Alegre e o atual momento de estagnação em que se encontra o sistema, procurou-se discutir quais alternativas poderiam ser pensadas e propostas para a reintegração desta área ao convívio da comunidade, enfocando principalmente as questões da preservação do Patrimônio Cultural edificado e do resgate da sua Memória.

A indagação que se quer responder com este estudo é:

- Como é possível transformar o Cais Mauá em um Lugar de Memória? Por que vale a pena investir na preservação do seu espaço edificado, resgatando-o como Lugar de Memória, ponto de ancoragem das referências pessoais, sociais e históricas da comunidade, reciclando suas instalações e reintegrando-o novamente ao convívio dos cidadãos porto-alegrenses?

Construir lugares de memória significa manter para sempre as relações deste espaço com a história da cidade e de toda uma comunidade. Significa enraizar a memória no concreto, no espaço, na imagem, no objeto. A memória necessita dessa ancoragem concreta, pois apesar de ser, como bem afirma Pierre Nora, “carregada pelos seres vivos”¹⁸, e, neste sentido, estar em permanente evolução, conecta-se diretamente com a dialética da lembrança e do esquecimento, necessitando, por esse motivo, de relações com o real, com o concreto, para manter-se permanentemente viva e saudável, sendo facilmente transmitida de geração a geração. Os lugares de memória constituem marcos, testemunhas de uma outra era, lugares que foram, que ainda existem, mas que não são mais. Lugares onde a memória encontra os insumos necessários para o seu sustento e permanência, pois, conforme ensina Nora, “a memória perdura em lugares como a história em acontecimentos”¹⁹.

¹⁸ NORA, Pierre, op. cit., p. 24.

¹⁹ NORA, Pierre, op. cit., p. 25.

Walter Benjamin foi um dos primeiros estudiosos a ler a cidade²⁰. Desenvolveu um método próprio para esta tarefa, porém o apresentou de forma ensaística, fragmentada, desorganizada. Por este motivo, sua obra despertou a análise de diversos estudiosos, leitores que procuram organizar o seu projeto, intérpretes das idéias desenvolvidas por Benjamin. Entre estes leitores pode-se citar Willi Bolle como um dos principais no Brasil. Segundo Willi Bolle, como paradigma da historiografia benjaminiana apresenta-se, antes de mais nada, a parte efetivamente redigida do *Trabalho da Passagens*, o ensaio *A Paris do Segundo Império em Baudelaire*. Sintetizando a sua visão da Modernidade, Benjamin estuda ali a “era do capital”, tal como ela se instaurou em meados do século XIX na metrópole Paris²¹. Benjamin vê as Passagens – espécie de galerias resultantes da cobertura em vidro e aço de antigas ruas medievais em uma época em que a cidade de Paris se modernizava assustadoramente, através da intervenção de Haussmann – como um espaço além do físico, comparando-as a um microcosmo do sistema capitalista que surgia na época. A preocupação principal era entender o presente e buscar o passado, e, para tanto, Benjamin se distanciava no tempo, tendo como figura de referência o poeta Baudelaire que, através de sua poesia, demonstrou a experiência de viver a época da destruição e reconstrução de Paris. Benjamin descreve e escreve a história através de fragmentos, da coleta de peças, restos, “cacos” deixados pelo passado, para depois conectá-los, compará-los, montá-los, contrastá-los, em busca da “iluminação”, da “revelação”. A metodologia de abordagem analítica da cidade ocorria então, através da composição e contraste dos fragmentos coletados. A leitura só seria possível pela iluminação, a qual Benjamin chamava de “epifania”, revelação, e que dependia muito dos conceitos e teorias subjacentes, a amarração de uma postura teórica rica em erudição que fosse capaz de desvendar a “*fantasmagoria*”.

²⁰ As construções de uma cidade podem ser comparadas a fragmentos de diferentes épocas que permanecem solidificados ao espaço urbano que a compõe. Por este motivo, é possível ler a história de uma cidade através da análise e leitura destes fragmentos. Sandra Jatahy Pesavento utiliza, neste sentido, o termo “leitores especiais da cidade”, para designar os observadores privilegiados do espaço urbano como os intelectuais, fotógrafos, cronistas, que desempenham um papel fundamental no processo de preservação do patrimônio cultural edificado. Cf. PESAVENTO, Sandra. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. In: *Estudos Históricos*, n. 16. São Paulo: Educ / PUC, p. 279-290, 1995.

²¹ BOLLE, Willi. *Fisiognomia da Metrópole Moderna – Representação da História em Walter Benjamin*. São Paulo: Edusp, FAPESP, 1990, p. 74.

De acordo com Benjamin, a narrativa histórica se constrói através de um processo de recorte e montagem, na qual o historiador delimita seu campo de ação selecionando, articulando e cruzando o leque de informações disponíveis para que as fontes ou sinais do passado, à luz dos conceitos e de um problema proposto, possam “falar”.

Iluminado com determinado número de informações e referenciais teórico-conceituais, coletados através da pesquisa de campo, o pesquisador utiliza-se do método de recorte e montagem desenvolvido por Benjamin para selecionar, combinar e contrastar fontes, tantas vezes quantas forem necessárias, na busca pela luz que se formará, indicando a solução para o problema proposto. Esta é a metodologia que se propôs adotar para o desenvolvimento desta dissertação.

A pesquisa enfoca, como objeto de estudo, o Centro Histórico²² da cidade de Porto Alegre, abordando especificamente o Porto e sua área central, o Cais Mauá, local onde tiveram início as atividades portuárias que foram responsáveis por grande parte do desenvolvimento comercial e do crescimento urbano da cidade. Entende-se por Cais Mauá a faixa portuária de aproximadamente 1.500 metros de extensão, compreendida entre a Usina do Gasômetro e a assim denominada Primeira Doca, próxima à Estação Central do Trem Metropolitano (Trensurb), junto ao Mercado Público. Esta área, lindeira ao centro da cidade, constitui-se no cais mais antigo do conjunto dos cais do Porto de Porto Alegre, local histórico importante para a compreensão e estudo das origens da cidade.

Como ponto de partida, a análise do Cais Mauá inicia-se com um levantamento histórico das etapas de construção do atual Porto de Porto Alegre direcionada à sua área central, enfocando o período que se inicia no ano de 1895, data dos primeiros relatos com intenção de dotar Porto Alegre de um porto moderno e competitivo, até os dias atuais. Esta análise resgata a evolução dos trabalhos que culminaram com a construção do Porto de Porto Alegre e tem como base os relatórios da extinta Diretoria de Viação Fluvial da Secretaria dos Negócios e Obras

²² O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA) de 1999, que dispõe sobre o desenvolvimento urbano de Porto Alegre, define a Área Central da cidade, compreendida nos limites da Primeira Perimetral, como “Centro Histórico”, área esta que corresponde ao casco original da implantação da cidade. PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Lei Complementar n. 434**

Públicas, que descrevem, ano após ano, com riqueza de detalhes, os esforços empreendidos na construção do porto, bem como o pensamento da época, traduzido nos comentários dos antigos diretores que produziram estes documentos. A interface entre o desenvolvimento do projeto de construção do porto e as obras decorrentes dos planos pelos quais a cidade de Porto Alegre estava sendo submetida na época também foram mencionados, procurando-se demonstrar que esses fatos se constituíram em uma verdadeira revolução urbana que modificou consideravelmente a imagem da cidade que, a partir daquele momento, começava a se industrializar.

Através de um levantamento fotográfico dos elementos estruturais que compõem os armazéns do Cais Mauá e suas demais edificações, procurou-se avaliar o estado de conservação em que os mesmos se encontram e relacionar quais destes elementos deveriam ser preservados para que a imagem do cais não fosse descaracterizada, observando-se a possibilidade cada vez mais próxima de um processo de intervenção na área. Esta análise foi baseada nos dados históricos que identificam as estruturas originais edificadas no Cais Mauá.

A dissertação está assim organizada:

O **Capítulo I** introduz o leitor ao tema proposto, indicando sua contextualização dentro do universo de possibilidades que o desenvolvimento urbano imprime no crescimento das cidades. No decorrer deste capítulo é apresentada a problematização proposta para estudo e os motivos que levaram à escolha do tema, bem como as hipóteses a serem verificadas com a escolha dos questionamentos referentes ao problema abordado. Os conceitos e referenciais teóricos utilizados para o desenvolvimento do estudo proposto são indicados e, posteriormente, desenvolvidos ao longo dos capítulos subseqüentes.

O **Capítulo II** define e desenvolve os conceitos trabalhados ao longo da dissertação. Discute a importância das permanências urbanas na organização e crescimento das cidades, e como estas permanências se tornam referenciais urbanos, elementos de fundamental importância na consolidação da imagem da

cidade e na trajetória do desenvolvimento cultural de sua comunidade. A imagem da cidade está indissociavelmente ligada ao tecido urbano edificado, no qual estão inseridos, como marcos da história da cidade, os referenciais. O sentido do reconhecimento destes referenciais como peças fundamentais do processo de identificação e pertencimento de uma comunidade para com a cidade que habitam será o foco central da discussão.

Estes referenciais transformam-se em Patrimônio Histórico e Cultural através da valorização que lhes são atribuídos no processo de reconhecimento e construção de uma imagem social. Para tanto, procura-se compreender a origem do termo Patrimônio e suas adjetivações, como se processou o seu desenvolvimento ao longo da história e a importância de sua preservação para a alimentação da memória e do sentimento de pertencimento dos cidadãos para com sua cidade.

Com relação à Memória, procura-se demonstrar que a sua manutenção e perpetuação são de fundamental importância para a consolidação e afirmação da identidade dos povos ao longo do tempo.

O **Capítulo III** aborda, através da coleta de dados obtidos nos Relatórios da Divisão de Viação Fluvial da Secretaria de Obras Públicas, as diversas etapas pelas quais passou a construção do Porto de Porto Alegre, relacionando-as com os acontecimentos locais e com o desenvolvimento econômico, urbano e social experimentado pela cidade que se consolidava como uma grande metrópole urbana. O período escolhido para a análise baseia-se diretamente nos documentos acima citados e está compreendido entre o ano de 1895, quando as primeiras idéias de elaboração do projeto que culminou na construção do porto da cidade são descritas, e o ano de 1930, em que a obra de construção do porto, em sua área central – Cais Mauá – estava praticamente finalizada e consolidada. A este pequeno histórico são acrescentadas informações que permitem reconstituir suficientemente a história do desenvolvimento do Porto de Porto Alegre e a situação em que se encontra atualmente.

A visão e as expectativas da comunidade e de seus dirigentes, os antigos gestores urbanos da época, também são mencionadas com o objetivo de demonstrar o impacto que tal obra causou na evolução e na modificação da imagem

da cidade. Imagem esta que também foi radicalmente alterada a partir da construção de uma série de outros equipamentos urbanos complementares ao Porto, como os edifícios monumentais que ainda hoje compõem o cenário configuracional da Praça da Alfândega e da Av. Sepúlveda, ou seja, os edifícios da Delegacia Fiscal, do Correios e Telégrafos, da Alfândega e da Secretaria da Fazenda. Além destas edificações de grande porte, outras intervenções, como a abertura de novas avenidas e a ampliação de outras, dotaram a cidade de uma feição monumental que ainda hoje pode ser percebida.

O **Capítulo IV** versa sobre a construção do muro de proteção às cheias do Guaíba, conhecido popularmente como “Muro da Mauá” por estar localizado entre as instalações portuárias do Cais Mauá e a avenida de mesmo nome, que se constitui em uma barreira física de separação entre a cidade e o seu porto. O muro é parte de um complexo sistema de contenção de cheias, implementado a partir dos anos 1940, e que tem por objetivo a proteção da cidade, principalmente em sua área central, contra enchentes como a ocorrida no ano de 1941, que flagelou grande parte do centro de Porto Alegre, deixando marcas e cicatrizes profundas.

Com relação à cidade, este capítulo aborda a questão da decadência de determinadas áreas antes produtivas na cidade, quais fenômenos são responsáveis por este fato e o que é feito destas áreas quando perdem o seu valor econômico. Este fato encontra-se diretamente relacionando ao objeto de estudo desta dissertação. Procurou-se compreender, através de alguns exemplos estudados, como este mesmo problema enfrentado por Porto Alegre foi resolvido em outras cidades com situação semelhante e quais atitudes foram tomadas no sentido da resolução destas questões, abordando-se ainda os projetos arquitetônicos e urbanísticos apresentados à comunidade, no sentido de transformar a área do Cais Mauá em uma área de lazer, cultura e comércio, integrando-a à cidade e ao convívio dos cidadãos.

O **Capítulo V** verifica como os conceitos relativos ao Patrimônio, à Memória e à Cidade, desenvolvidos para o estudo e avaliação do problema proposto, são aplicados à área do Cais Mauá, objeto de estudo desta dissertação.

Com relação ao Imaginário, procurou-se compreender como este sistema de idéias e representações de uma comunidade atua no sentido de determinar que certos locais da cidade se tornem fundamentais para a consolidação de uma imagem, à qual é remetida sempre que se faz referência a ela.

O capítulo aborda ainda o processo de tombamento do Pórtico Central e dos Armazéns A e B, elementos dos mais significativos do conjunto original. As propostas para o tombamento dos demais armazéns também são analisadas, procurando demonstrar que as edificações que compõem o Cais Mauá possuem inegável importância no cenário do Patrimônio Cultural da cidade.

Através da análise dos elementos estruturais que compõe o conjunto de construções do Cais Mauá, avaliou-se quais elementos deveriam ou não ser considerados importantes para balizar as possíveis intervenções na área, no sentido da preservação de sua imagem como lugar de memória.

Quem caminha pelo centro de Porto Alegre e observa o porto por trás do muro de concreto que o separa da cidade pode imaginar que ali só existem velhas construções semi-abandonadas e equipamentos mal conservados. Mas o muro esconde muito mais do que um harmônico conjunto de edificações. Além de uma belíssima paisagem, que descortina a placidez do Guaíba e o horizonte verdejante de suas ilhas, o muro esconde também um precioso acervo documental que conta, em minúcias, a história da construção do porto e boa parte da história da cidade. Este acervo, composto por mapas originais, fotografias e publicações históricas como as da antiga Secretaria de Obras Públicas – onde se encontram descritos, em pormenores, todos os movimentos empreendidos desde 1895 para que a grandiosa obra de construção do Porto de Porto Alegre pudesse se tornar uma realidade – estão armazenados na biblioteca do antigo prédio do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), hoje Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH). Este acervo, aberto à consulta pública, constitui-se em uma das mais importantes fontes de pesquisa para o desenvolvimento deste trabalho.

A busca pelas fontes que embasam qualquer trabalho de pesquisa pode levar o pesquisador a percorrer caminhos inesperados. Nem sempre as referências

estão dispostas nos locais onde se imagina encontrar. Muitas vezes são encontradas onde menos se espera.

A cidade também é um complexo sistema produtor de informações, que são geradas constantemente desde o princípio de sua existência. Hoje em dia, o sistema de informações e a produção de conhecimento experimentam um impulso jamais visto, proporcionado pelo avanço sem precedentes da tecnologia responsável pela divulgação e produção da informação.

Muitos locais na cidade são responsáveis pela guarda do valioso acervo de documentos e imagens produzidos pelos cidadãos e também por estudiosos que têm como tema o vasto horizonte da cidade e sua multidisciplinaridade. Estes locais – museus, bibliotecas, memoriais – também podem ser definidos como lugares de memória, pois são neles que boa parte da história vivida pela cidade, e experimentada por seus cidadãos, está guardada. São nestes locais que a memória encontra-se resguardada e protegida, e onde, portanto, a busca pelas informações necessárias ao desenvolvimento deste trabalho de pesquisa estará concentrada.

Para a elaboração desta dissertação foi utilizado o seguinte material bibliográfico:

- Bibliografia referente à história da cidade de Porto Alegre;
- Bibliografia referente à história do Porto de Porto Alegre;
- Bibliografia referente às discussões em torno das questões de Memória, Preservação, Imaginário, Identidade, Representatividade, etc., que serão básicas para o encaminhamento e desenvolvimento teórico-conceitual;
- Bibliografia referente às teorias do Urbanismo e da Arquitetura, abordando principalmente o desenvolvimento das cidades e das estruturas urbanas e, especificamente, o desenvolvimento das cidades que possuem áreas em contato com a água;

- Bibliografia referente às intervenções urbanas em áreas centrais e, especificamente, em áreas portuárias;
- Projetos e Estudos realizados para a área objeto de estudo;
- Documentos públicos oficiais;
- Planos Urbanísticos relativos à área objeto de estudo;
- Jornais da época, Anais da Câmara Municipal e da Assembléia Legislativa;
- Imagens, mapas e fotografias.

A pesquisa foi realizada nos seguintes locais:

- Arquivos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN);
- Arquivos do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul;
- Arquivos da Secretaria de Planejamento Municipal;
- Arquivo Histórico Moisés Vellinho;
- Acervo do Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa;
- Arquivos do Gabinete de Estudos e Documentação Urbana (GEDURB) da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul;
- Acervo da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH);
- Acervo das bibliotecas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS);
- Acervo da Coordenação de Comunicação Social da Prefeitura Municipal de Porto Alegre (CCS);
- Acervos particulares.

2 ANCORADO AOS CONCEITOS

2.1 A CIDADE E AS PERMANÊNCIAS

“... a cidade não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos pára-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras”. (Ítalo Calvino)²³

Muitos autores que trabalham com o tema cidade a definem como sendo resultante de uma reunião de indivíduos socialmente organizados. Carlo Aymonimo, ao se referir ao termo cidade, o identifica como sendo

um processo contínuo no desenvolvimento dos assentamentos humanos socialmente organizados que parte, aproximadamente, de determinadas experiências da sociedade grega e se prolonga até a expansão mundial das formas sociais anglo-saxônicas²⁴.

²³ CALVINO. Ítalo. ***As cidades invisíveis***. São Paulo: Companhia das Letras, 1990, p. 14-15.

²⁴ AYMONIMO, Carlo. ***El Significado de las Ciudades***. Madrid: H. Blume Ediciones, 1981, p. 22.

No estudo realizado sobre o significado das cidades, o autor utiliza como base de referência as cidades surgidas das experiências europeias e suas derivações²⁵, valendo-se da sua formação como arquiteto para realizar esta análise. Assume, para tanto, como ponto de partida, duas considerações aparentemente desconexas, dentro de um mesmo discurso:

... uma de caráter sociológico, enunciada por um grande arquiteto ('as grandes cidades são, na realidade, postos de mando', Le Corbusier); e outra, de caráter estético, escrita por um importante sociólogo ('a cidade favorece a arte, constitui em si mesma uma criação artística', Lewis Mumford)²⁶.

De posse desses enunciados, o autor estabelece uma teoria de investigação urbana tentando identificar o significado das cidades no âmbito físico, que resulta de uma análise morfológica do conjunto, classificando tipologicamente os diferentes elementos que o compõem, estabelecendo as diferentes relações existentes entre estes. Ao referir-se às grandes cidades como postos de mando, indica que em cada período evolutivo a sociedade dominante procura, através da edificação de determinados elementos, "marcar" o seu tempo, demonstrando o seu poder. Desta forma, a cidade recebe, paulatinamente, uma quantidade significativa de elementos simbólicos que passam a integrar e a ordenar as relações espaciais no contínuo processo de expansão e modernização experimentados ao longo de sua história. Neste sentido, concorda-se com Aymonimo quando este afirma que

o poder tem constituído, até o momento atual, uma das condições básicas da representação arquitetônica, condição necessária, porém não suficiente, que pode ser resumida na acumulação, na confluência, dentro de um espaço determinado, de energias, de capitais, de elementos supérfluos, que comportam um salto qualitativo, a transição da necessidade à possibilidade,

²⁵ O autor se refere, neste sentido, às aplicações dos "modelos" de organização espacial adotados pelos europeus na implantação, nos territórios conquistados, principalmente nas colônias americanas, dos espaços necessários para o desenvolvimento da vida urbana. Cf. AYMONIMO, Carlo, op. cit., 1981.

²⁶ AYMONIMO, Carlo, op. cit., p. 23.

o desejo ou a vontade da representação [...] ²⁷.

Pode-se afirmar, portanto, que o significado das cidades, desde um ponto de vista arquitetônico, não representa um feito exclusivamente estético ou estritamente funcional, porém que encontra seu ponto de partida em fenômenos relacionados com a necessidade, como, por exemplo, a demonstração do poder de uma classe dominante ²⁸. Porém, segundo o autor,

quando se satisfaz a necessidade, surge, somando-se a este processo, a confrontação, a diversidade, a ambição, o desejo de beleza ²⁹; e, inclusive, além destes, a acumulação como possibilidade do supérfluo, do simbolismo arquitetônico ³⁰.

Pode-se perceber que, para Aymonimo, o significado da cidade é dado por uma organização artificial que não responda a um objetivo único (função, necessidade), mas a vários objetivos ocultos, diferenciados e, por vezes contraditórios, que permitam a utilização dos espaços construídos com respeito a dois parâmetros que condicionam o significado das cidades:

... o temporal (a cidade com respeito a sua própria história) e o espacial (a cidade com respeito a sua própria extensão); que tendem a confirmar 'decisões diversas' em sua estrutura física como uma contínua e ininterrupta transição – da necessidade à possibilidade ³¹.

²⁷. AYMONIMO, Carlo, op. cit., p. 24.

²⁸ Ibidem, p. 32.

²⁹ O “desejo de beleza” surge, segundo o autor, após saciadas as necessidades básicas da construção, como por exemplo, proteção e abrigo. Remete à questão do desejo da construção de marcos que representem, de maneira concreta, aquela determinada sociedade, naquele determinado período, através da utilização da sua mais elaborada técnica construtiva. Este fato garante, e muito, a permanência de determinadas obras nas cidades, pois, além de representativas da própria história das comunidades, também se configuram em elementos singulares em que a técnica e a estética estão postas no melhor desempenho de seus serviços. Cf. AYMONIMO, Carlo, op. cit., p.32.

³⁰ Ibidem, p. 32.

³¹ Ibidem, p. 33.

Rossi refere-se à cidade como sendo “uma arquitetura”³², observável “como dado último da vida em coletividade: a criação do ambiente em que esta vive”³³. Considera, portanto, a cidade como sendo a própria arquitetura, e esta indissociável da vida civil e da sociedade em que se manifesta, sendo, por esse motivo, “de natureza coletiva”³⁴.

Sendo a cidade fruto da sociedade que nela habita, as relações sociais, a cultura, as crenças, os costumes – que se modificam constantemente, alavancados pelas mudanças tecnológicas que imprimem à sociedade novas realidades – são fatores que influenciam diretamente o seu desenvolvimento e a sua imagem. Nesta luta, travada entre a modernização e a tradição, alguns elementos construídos nas cidades permanecem intocados, muitas vezes indicando diretrizes de desenvolvimento a partir de seus domínios.

Muitos destes elementos constituem-se em edificações construídas em um tempo passado e que permaneceram intocadas na malha urbana de nossas cidades. Estas construções, conforme observou Aymonimo, são obras de sociedades que, tendo alcançado um suficiente grau de diferenciação em relação à configuração social precedente, tenta, a cada época, mediante uma auto-representação em monumentos arquitetônicos, o objetivo impossível de “marcar” este tempo determinado com a construção de edifícios que exprimem o processo construtivo de sua época, ou seja, sua mais elaborada tecnologia. Esta prática atravessa milênios e faz parte da nossa história como civilização³⁵. A perenidade destes elementos configura, assim,

uma espécie de herança, de permanência, cuja finalidade é apresentar um testemunho de ambições e aspirações determinadas, tanto de caráter pessoal como coletivo, através de instrumentos

³² ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1998, p. 01.

³³ Ibidem, p. 01.

³⁴ Ibidem, p. 01.

³⁵ AYMONIMO, Carlo, op. cit., p. 25.

perenes: os monumentos construídos em pedra, em mármore, em ferro, em concreto³⁶.

Entende-se, então, que estes elementos – que permanecem como pontos relativamente fixos, se comparados às transformações urbanas sofridas ao longo do tempo nas estruturas urbanas – atribuem uma certa identidade à cidade, proporcionando que seja estabelecida uma espécie de leitura de sua história ao longo do tempo, através de suas edificações. Assim, muitos autores definem a cidade como sendo um depósito de memória, comparando-a a um texto. A esse respeito, Raquel Rolnik se refere a ela como sendo “um registro, uma escrita, materialização de sua própria história”³⁷.

Rossi propõe o estudo da cidade como suporte da vida e como representação simbólica de uma determinada sociedade, cuja história conduziria os processos de formação identitária e descreveria um movimento em espiral em torno de elementos fixos no espaço construído, como prédios e espaços públicos antigos, também definidos como permanências, ou seja, referenciais fundamentais da vida social. Indica duas grandes categorias através das quais a estrutura da cidade se organiza: os elementos primários ou permanências, em geral monumentos, “pontos fixos da dinâmica urbana”, signos da vontade coletiva expressos através dos princípios da arquitetura, e a zona residencial, a parte maior da superfície urbana e a que mais se transforma³⁸. Enquanto as permanências estão associadas à tradição e à memória de um lugar e são por Rossi chamadas de monumentos, as transformações anunciam a chegada do novo e simbolizam o progresso e a modernidade, o que é desejável, porém devastador. Assim a cidade cresce, entre a dialética da tradição e da modernidade, da preservação e da destruição. Para Rossi, a permanência constitui a primeira dimensão essencial e o caráter específico da arquitetura e só é possível devido a sua capacidade de transcendência, pois a sobrevivência da obra implica, muitas vezes, a sua desvinculação com o seu contexto original.

³⁶ AYMUNIMO, Carlo, op. cit., p. 25.

³⁷ ROLNIK, Raquel, **O que é a Cidade**. 2.ed. São Paulo: Brasiliense, 1988, p. 15-16.

³⁸ ROSSI, Aldo, op. cit., p. 58.

Remetendo este discurso à cidade de Porto Alegre, podem-se citar, como exemplos da “transcendência” das edificações que se constituem em permanências na estrutura urbana, antigos prédios como a Usina do Gasômetro, o Mercado Público, o Teatro São Pedro, a antiga Prefeitura, o Chalé da Praça XV, os armazéns do Cais Mauá, enfim, diversas edificações construídas em um determinado período da história da cidade que permanecem até os nossos dias como importantes elementos de articulação e configuração da malha urbana. Estas construções que resistem ao tempo contam, cada uma à sua maneira, parte da história da cidade e de seus cidadãos, motivo pelo qual foram escolhidas, dentro de um universo possível, para serem preservadas. Tornam-se, então, monumentos urbanos, referenciais imprescindíveis para a identidade e imagem da cidade. Neste processo, a própria sociedade, juntamente com os órgãos competentes, indica a melhor utilização para estes monumentos, no sentido de sua conservação. Nasce, desta forma, os lugares de memória nas cidades, como se verá mais adiante.

Marcel Poète e Pierre Lavedan – cujas teorias de persistência, segundo Rossi, se encontram entre as contribuições mais elevadas da escola francesa à teoria urbana – afirmam que o conceito de persistência, fundamental na obra de Poète, inspirou a análise de Lavedan, realizada através de uma mescla de elementos deduzidos da geografia e da história.

Em Lavedan, a persistência torna-se geratriz do plano; esta geratriz é o objetivo principal da pesquisa urbana, pois é a partir da sua compreensão que se pode remontar à formação espacial da cidade; na geratriz, está compreendido o conceito de persistência que se estende também aos edifícios físicos, às ruas, aos monumentos urbanos.³⁹

Estes conceitos podem ser verificados ao se analisar com atenção o desenvolvimento do plano de uma cidade ao longo de sua história. É fácil perceber que certas ruas, certas praças, certos caminhos, que foram traçados há muito tempo atrás, permanecem praticamente inalterados com o passar do tempo, configurando-

³⁹ ROSSI, Aldo, op. cit., p 38.

se em elementos estáticos – muitas vezes ordenadores – ao longo dos quais a cidade se desenvolve.

Ao se analisar o plano de Porto Alegre, pode-se detectar, em seu traçado, muitas persistências formais, como, por exemplo, ruas que, apesar de terem se densificado, ainda hoje preservam o seu traçado original – vide Rua da Praia, por exemplo – e, ao que tudo indica, continuarão linearmente posicionadas no mesmo local por muitos anos ainda, marcando como monumentos urbanos o traçado da cidade, desenvolvido a partir de seus limites.

Como se percebe, o estudo e a observação das permanências urbanas podem informar muitas coisas a respeito da história das cidades, indicando, muitas vezes, diretrizes para o desenvolvimento futuro. A análise morfológica das cidades, a partir de seus planos genéticos e através das edificações e espaços onde estas estão inseridas, oferece importantes informações para a compreensão desta história e do desenvolvimento social de suas comunidades ao longo dos diferentes períodos experimentados. São estes referenciais que remetem a um outro tempo, a um tempo que se ouviu falar, mas que foi vivenciado. A memória das cidades depende diretamente da preservação destes elementos dentro da sua estrutura física, assim como os cidadãos que nela habitam precisam deles para contar um pouco da história de seus antepassados aos seus descendentes.

Em termos gerais, todas as permanências urbanas, como se verá a seguir, se constituem também em referenciais urbanos imprescindíveis para a orientação e construção de um olhar sobre a cidade.

2.2 A CIDADE E OS REFERENCIAIS

*“Cidade a fervilhar, cheia de sonhos, onde
O espectro, em pleno dia, agarra-se ao passante!
Flui o mistério em cada esquina, cada fronde,
Cada estreito canal do colosso possante”⁴⁰. (Charles Baudelaire)*

A cidade é complexa e misteriosa.

Pode-se compará-la a um organismo vivo, que nasce, cresce e se desenvolve. Enquanto cresce e se desenvolve, a cidade também envelhece e muda, possuindo, paralelamente a este processo, um sentido de constante renovação. Suas estruturas se alteram, seus limites se ampliam, seus espaços ganham novos usos, suas construções se sobrepõem umas às outras, e tudo isso ocorre embalado por uma incessante transformação, por vezes assustadora. Na busca incessante pela qualificação de seus ambientes, a cidade é destruída e reconstruída continuamente, modernizando-se.

Enquanto muda, sua imagem também se altera. A imagem que se tem de uma cidade pode não ser mais a mesma que se terá passados alguns anos, pois este movimento de modernização faz com que a sua estrutura seja alterada continuamente, o que inclui, na maioria das vezes, a mudança dos referenciais. Referenciais são aqueles elementos que, dentro de um universo disponível, se reconhece como importantes para guiar o olhar, indicar um caminho, um percurso dentro de tantos possíveis na cidade. Referenciais também são aqueles elementos que ficam gravados na mente das pessoas como parte imprescindível na construção da imagem da cidade. Quando se quer expressar para alguém como é a cidade em que se vive, faz-se o uso obrigatório destes elementos. Os referenciais também são importantes para alimentar o sentimento de pertencimento à cidade. Reconhecendo-os como participantes do cotidiano, integrantes da paisagem que rodeia e insere o

⁴⁰ BAUDELAIRE, Charles. *As Flores do Mal*. 7.ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985, p. 133.

cidadão no contexto da cidade, acabam por fazer parte da sua vivência, da sua história, provocando sensações, interagindo constantemente em sua vida.

Quando estes referenciais são alterados ou passam a não mais existirem, a imagem e a percepção também mudam. Muitas vezes não se reconhece mais o caminho que sempre se costumava percorrer, pois algo que antes o caracterizava como tal agora está faltando. Esta sensação de perda provoca mudanças e causa estranheza. Com o passar do tempo, aquele referencial perdido acaba sendo apagado da memória, e com ele também se apaga parte das lembranças, das situações vividas, das sensações sentidas.

Aldo Rossi afirma que “a forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade, e existem muitos tempos na forma da cidade”⁴¹. No decorrer da vida, a cidade muda continuamente de fisionomia e as referências que antes cercavam o mundo em que se vivia podem não mais ser as mesmas. Baudelaire escreveu: “A velha Paris já não existe (a forma de uma cidade muda mais depressa, ai de nós, que o coração de um mortal)”⁴². As casas da infância tornam-se velhas, as construções que as rodeavam também envelhecem, outras simplesmente desaparecem, e a cidade que muda apaga com frequência, como já mencionado, as recordações do passado.

Mas afinal, quais são estes referenciais? Como se pode reconhecê-los?

Na cidade, muitos elementos podem desempenhar o papel de referenciais para os cidadãos que nela habitam: parques, praças, ruas, avenidas, um morro, um bosque, um rio, o mar, mas principalmente suas construções. São elas que, sendo fundamentais para o desenvolvimento das relações sociais e atividades na cidade, representam a base de sua imagem, constituindo o que poderíamos chamar de “textura” urbana. O traçado da cidade, definido por suas ruas e avenidas, é constituído pelas edificações que rodeiam seus limites. A cidade só existe porque ali, naquele local, onde no início era somente uma paisagem natural, surgiu uma

⁴¹ ROSSI, Aldo, op. cit., p. 57.

⁴² BAUDELAIRE, Charles. *As Flores do Mal*. Apud. ROSSI, Aldo, op. cit., p. 57.

aglomeração de edificações que deram início a uma comunidade⁴³. Portanto, as casas, os edifícios, os prédios públicos são elementos indissociáveis da cidade, constituindo-a como tal. Por serem tão importantes e também pelo fato de sobreviverem ao tempo, tornam-se pontos de referência importantes para os cidadãos que habitam e convivem diariamente nos limites da cidade. Mas não só para os cidadãos as construções são referência, também para os visitantes que aportam à cidade elas são fundamentais. Os cartões postais comprovam este fato.

Ao se caminhar por suas calçadas, ao longo de suas avenidas, assim como fazia o *flâneur*, personagem criado por Walter Benjamin e definido por Willi Bolle como sendo “um típico caráter social do século XIX, que vive a metrópole como espetáculo, registrando ao vivo as sensações urbanas, e representando o escritor”⁴⁴, neste caso o próprio Walter Benjamin, que percorria as passagens parisienses do início do século observando a tudo e a todos na cidade, também se pode, a exemplo de Benjamin, analisar sua estrutura.

Flanando pela cidade, com um olhar observador, percebe-se que ela produz continuamente o novo. Cada período de sua história acaba sendo representado por uma ou mais edificações que expressam um momento específico de sua trajetória em busca do progresso e do desenvolvimento. Muitas destas edificações permanecem consolidadas ao tecido urbano, constituindo-se em elementos perenes, os quais podem ser designados, como já se observou, de permanências ou persistências, e outras cedem espaço à especulação imobiliária ávida pelo lucro imediato e pelo valor do solo. As que permanecem contam ao observador um pouco da história da cidade, remetendo-o a um tempo que não o presente, e, por este motivo, constituem-se em importantes referenciais para a memória.

⁴³ O termo *comunidade* está aqui empregado utilizando-se a definição dada por Maria Lourdes Parreiras Horta, que entende “comunidade” como sendo um grupo de pessoas que têm em comum o sentido de identidade, de identificação uns com os outros, o que gera o sentimento de solidariedade, de agregação, de pertencimento a um grupo; do mesmo modo, continua a autora, esse sentimento explica a reação a qualquer coisa que venha a ameaçar a integridade desta comunidade – a começar pelo plano físico, do território e dos espaços comuns do vivenciamento, até o plano social, do conjunto de indivíduos que constituem o grupo e que assim se auto-identificam no plano moral e espiritual dos valores consagrados e reconhecidos pelo grupo, cuja perda abalará as estruturas do sentimento de auto-estima e da própria identidade desta “comunidade”. Cf. HORTA, Maria de Lourdes Parreiras Horta. Fundamentos da educação patrimonial. In: BATISTA, Jane Beatriz (ed.), op. cit., p. 29.

⁴⁴ BOLLE, Willi, op. cit., p. 78.

Estas construções que representam a cidade constituem-se na imagem desejada que seus habitantes imprimiram a ela. Cada período de vida da comunidade, seus costumes, seus traços culturais, seu estilo de vida estão ali representados. Um friso, uma coluna, uma vidraça, tudo em uma edificação representa um desejo, um anseio. Neste sentido, concorda-se com Sandra Jatahy Pesavento, quando informa que:

Todas as sociedades, ao longo de sua história, elaboram para si um sistema articulado de idéias e imagens de representação coletiva, através do qual constróem sua identidade. Articula-se assim todo um imaginário social que inclui uma visão sobre o passado, a construção de personagens-símbolos e a atribuição de valores, características e hábitos a povos que habitam uma determinada região⁴⁵.

A cidade pode, então, também ser analisada como sendo um conjunto de representações decorrentes do imaginário social. Pode-se estudar este conceito como sendo uma das forças reguladoras da vida coletiva. Segundo Bronislaw Bazcko, através dele

uma coletividade designa sua identidade, elabora uma certa representação de si, estabelece a distribuição de papéis e das posições sociais, exprime e impõe crenças comuns, e constrói uma espécie de 'código de bom comportamento', designadamente através de modelos formadores tais como o do 'chefe', o do 'bom súdito', o 'guerreiro corajoso', etc.', e poderia se acrescentar que especificadamente constrói o código do modo de vida urbano. Cada geração traz consigo uma certa definição de homem e de sociedade, simultaneamente descritiva e normativa, ao mesmo tempo em que adota, a partir dessa concepção, uma idéia de imaginação do que a sua sociedade é, e do que deveria ser⁴⁶.

Conforme visto anteriormente, cada sociedade, em diferentes períodos históricos, representa e molda sua cidade com base nos diversos conceitos por ela estabelecidos, nos símbolos criados, nas crenças, enfim, na cultura desenvolvida ao

⁴⁵ PESAVENTO, Sandra Jatahy. Gaúcho: a integração do múltiplo. In: KERN, Arno Alvarez et al. **Rio Grande do Sul. Continente múltiplo**. Porto Alegre: Riocell / Mapron, 1993, p. 17.

⁴⁶ BAZCKO, Bronislaw. A Imaginação Social. In: **Einaudi-Anthropos**, 1986, p. 65.

longo do tempo. O Urbanismo, ciência que trata com especificidade as questões urbanas, traduz, de maneira concreta na construção da cidade, estas imagens e conceitos que definem a representação da sociedade que nela habita. Esta representação, traduzida na materialidade dos espaços urbanos, pode ser definida como decorrente de um imaginário urbano, um sistema de idéias e imagens de representação coletiva que delinea uma cidade ideal. A construção física deste imaginário, em tempo e espaço definidos, transforma a cidade ideal em cidade real.

O imaginário urbano atua como referencial constante para a construção da cidade real, para a percepção e a conseqüente formulação de imagens e conceitos de seus habitantes, num processo interativo em que cidade e cidadão se moldam. A cidade real pode ser considerada, portanto, como a materialização de uma condição imaginária, que se transforma e a transforma continuamente. O reconhecimento deste imaginário contribui para a legibilidade da cidade, dos processos que geraram seus signos e da sua própria identidade. Esta identidade é reforçada pelos referenciais que, materializados nas edificações da cidade, são as representações físicas do imaginário social e, portanto, constituem-se em elementos fundamentais para a compreensão de sua construção, ao mesmo tempo que reforçam e remetem, para as gerações futuras, esta representação.

Quando os referenciais desempenham este papel, pode-se classificá-los como Patrimônio.

2.3 A INVENÇÃO DO PATRIMÔNIO

*“Ruínas! Meus ancestrais! Ó mentes familiares!
Toda tarde vos lanço o mais solene adeus!
Vos verei amanhã, Evas crepusculares,
Sobre quem pesa a pavorosa mão de Deus?”⁴⁷. (Charles Baudelaire)*

⁴⁷ BAUDELAIRE, Charles, op. cit., p. 343.

Para que se possa compreender melhor a noção de Patrimônio, deve-se analisar primeiramente como este conceito se consolidou através da história.

Na Europa, a idéia de culto ao passado, da preservação de seus remanescentes e, conseqüentemente, a adoção de uma legislação de proteção a esses bens, evoluiu muito lentamente⁴⁸. Segundo Luiz Fernando Rhoden, no Renascimento, ao mesmo tempo em que os artistas se voltavam para as ruínas romanas como fonte de inspiração para uma nova linguagem clássica, tomavam com indiferença a destruição dos monumentos, não somente por negligência, mas principalmente pelo fato de que buscavam substituir o antigo pelo novo. Foram os Papas que, através do grande poder que exercia a Igreja na época, demonstraram interesse pela preservação dos principais monumentos romanos e, desta forma, esboçaram o início de uma política para proteção daqueles vestígios. Esse interesse, no entanto, estava centrado na preservação de bens culturais enquanto obras de arte excepcionais e também como ilustrações dos textos antigos⁴⁹.

O período renascentista deixou um importante legado no que se refere aos levantamentos cartográficos, desenhos e reconstruções ideais de monumentos antigos, que serviram de modelo para estudos posteriores que inspiraram a criação arquitetônica daquele período. Cerca de dois séculos depois, novamente a arquitetura da Antigüidade clássica grega e romana se tornava o modelo de inspiração com as investigações históricas e bibliográficas dos teóricos do renascimento, através de reedições de Vitruvius e com as recompilações de tratadistas como Palladio, Scamozzi, Serlio, Vignola, Barboro, Cattaneo e Alberti⁵⁰. Dessas investigações e tratados, complementados por escavações arqueológicas que se fizeram na época, surge o movimento neoclássico, que se estendeu por todo o mundo sob influência européia.

Porém, efetivamente, a idéia de preservação tal como se conhece hoje teve seus conceitos firmados no final do século XVIII, quando o Estado assumiu, em nome do interesse público, a proteção legal de determinados bens aos quais foi

⁴⁸ RHODEN, Luiz Fernando. Legislação e inventários do patrimônio. In: BATISTA, Jane Beatriz (ed.), op. cit., p. 190.

⁴⁹ RHODEN, Luiz Fernando, op. cit., p. 190.

⁵⁰ KOTTER, Maria Beatriz Medeiros, apud RHODEN, Luiz Fernando, op. cit., p. 191.

atribuída a capacidade de simbolizarem a nação. Assim, conforme indica Maria Cecília Londres Fonseca, até o final do século XVIII, as ações deliberadas, voltadas para a preservação de monumentos, eram ocasionais e, quando ocorriam, eram realizadas pelos segmentos sociais dominantes, basicamente a Igreja e a aristocracia, visando conservar seus bens⁵¹.

Na segunda metade do século XVIII algumas iniciativas em Paris foram tomadas visando evitar a destruição de edificações pelo motivo de estarem identificadas à fisionomia tradicional da cidade. Ainda na França, no final do Antigo Regime, a monarquia, influenciada pelas idéias iluministas, tomou iniciativas no sentido de dar acesso a seus acervos através da criação de museus. Segundo a autora:

Com a instauração de um novo Estado, em 1789, e a derrubada do poder da aristocracia e da Igreja, a questão assumiu dimensões mais complexas: em primeiro lugar, havia o problema econômico de gerir os bens confiscados aos nobres e ao clero; em segundo lugar, simbolicamente essa proteção era, em princípio, contraditória com os ideais revolucionários de instauração de um poder popular e de uma nova era, livre da opressão dos antigos dominadores. [...] Os atos de vandalismo, que se intensificaram após a prisão do rei em Varennes, repugnavam os eruditos e contrariavam os ideais iluministas de acumulação e difusão do saber. Por esse motivo, desde 1789, o governo revolucionário tentou regulamentar a proteção dos bens confiscados, justificando essa preocupação pelo interesse desses bens para a instrução pública⁵².

Esses bens passaram, pois, a ter valor como documentos da nação e se converteram em objetos de interesse não apenas cultural, mas também político. Segundo Fonseca:

... a idéia de posse coletiva como parte do exercício da cidadania inspirou a utilização do termo patrimônio para designar o conjunto de bens

⁵¹ FONSECA, Maria Cecília Londres. ***O Patrimônio em Processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil***. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ / IPHAN, 1997, p. 57.

⁵² *Ibidem*, p. 57-58.

de valor cultural que passaram a ser propriedade da nação, ou seja, do conjunto de todos os cidadãos⁵³.

Um patrimônio da nação, ou de todos, conforme o texto legal, homogeneizava simbolicamente esses bens heterogêneos e de diferentes procedências, que passaram a ser objeto de medidas administrativas e jurídicas: formulação de leis, decretos e prescrições, criação de comissões específicas, instituição de práticas de conservação (inventário, classificação, proteção) e, principalmente, a definição de um campo de atuação política⁵⁴.

A noção de patrimônio se inseriu, portanto, no projeto mais amplo de construção de uma identidade nacional e passou a servir ao processo de consolidação dos Estados-nações modernos. Assim, a preservação como atividade sistemática só se tornou possível porque, “ao interesse cultural, se acrescentou um interesse político e uma justificativa ideológica”⁵⁵.

Na Inglaterra, as ameaças de destruição e perda de monumentos já considerados de valor histórico e ou artístico mobilizaram as sociedades nacionais de antiquários para o investimento na preservação, visando, antes de tudo, a preservação dos aspectos éticos de determinado momento histórico e a pureza estética, ou seja, a reconstituição, o mais fiel possível, dos monumentos a serem preservados⁵⁶. Dessa forma, no século XIX se consolidaram dois modelos de política de preservação: o modelo anglo-saxônico e o francês.

O modelo anglo-saxônico contava com o apoio de associações civis e estava voltado para o culto ao passado e para a valorização ético-estética dos monumentos. A escola inglesa teve como principal expoente a teoria do crítico de arte John Ruskin. Segundo Benedito Lima de Toledo, Ruskin seguia “uma

⁵³ FONSECA, Maria Cecília Londres, op. cit., p. 58.

⁵⁴ Ibidem, p. 58.

⁵⁵ Ibidem, p. 60.

⁵⁶ RHODEN, Luiz Fernando, op. cit., p. 193.

preocupação naturalista e romântica, recusando-se a aceitar a civilização industrial nascente. O resultado foi um direcionamento à arqueologia”⁵⁷.

O modelo francês, estatal e centralizador, desenvolveu-se em torno da noção de patrimônio, de forma planejada e regulamentada, visando o atendimento de interesses políticos do Estado. Essa escola teve sua origem nas pesquisas de Viollet-le-Duc, arquiteto que estudou aprofundadamente a arquitetura clássica e medieval, produzindo obras importantes como o *Dictionnaire Raisonné*. Segundo Toledo:

... sua filosofia pode ser chamada de restauração interpretativa e sustenta que o restaurar significa colocar-se no espírito do arquiteto construtor e imaginar a solução que este encontraria diante de um problema colocado hoje. Esta filosofia procurava dar ao monumento sua unidade estilística original⁵⁸.

Este último modelo predominou entre os países europeus e foi exportado, na primeira metade do século XX, para países da América Latina, como o Brasil e a Argentina, e, após a Segunda Guerra Mundial, para as ex-colônias francesas⁵⁹.

No Brasil, desde a segunda década do século XX, intelectuais que depois vieram a se integrar o modernismo, como Mário de Andrade, Carlos Drummond de Andrade e Lucio Costa, publicavam artigos de alerta contra a perda irreparável dos monumentos de arte colonial.

Por outro lado, no Congresso Nacional vinham sendo apresentados projetos com o objetivo de criar mecanismos para a proteção legal do patrimônio, desde os anos 1920. A nova era política instaurada no Brasil por Getúlio Vargas, a partir dos anos 1930, trouxe novas perspectivas às discussões em torno do patrimônio. Segundo Fonseca:

⁵⁷ TOLEDO, Benedito Lima de. Patrimônio cultural, formação profissional e reconversão. **AU - Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, n. 44, p. 93-94, out.-nov. 1992.

⁵⁸ Ibidem, p. 93.

⁵⁹ FONSECA, Maria Cecília Londres, op. cit., p. 63.

... a partir da revolução de 1930, com a instalação, mais que de um novo governo, de uma nova ordem política, econômica e social, o ideário do patrimônio passou a ser integrado ao projeto de construção da nação pelo Estado⁶⁰.

Surgia dessa forma a necessidade da criação de um órgão que coordenasse as ações em torno da preservação do patrimônio histórico e artístico da Nação. Foi Mário de Andrade quem primeiramente lançou as bases necessárias para a criação deste organismo, baseando-as em modelos europeus, conforme indica Rhoden:

O projeto de criação de um órgão especificamente voltado para a preservação do patrimônio histórico e artístico nacional, apresentado em uma primeira versão no anteprojeto de Mário de Andrade e formulado de modo definitivo no Decreto-lei 25, de autoria basicamente de Rodrigo Mello Franco de Andrade, apresentava algumas peculiaridades em relação às experiências européias já em curso⁶¹.

O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), como era inicialmente conhecido, começou a funcionar experimentalmente em 1936, sob a direção de Rodrigo Mello Franco de Andrade. Com a Lei 378, de 13 de janeiro de 1937, o SPHAN passou a integrar oficialmente a estrutura do Ministério da Educação e Saúde, e foi criado o Conselho Consultivo⁶².

A atuação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), como hoje é denominado, historicamente tem mudado de enfoque e de amplitude desde sua criação.

Na década de 1970, o IPHAN passou por transformações importantes, que lhe conferiram um caráter mais dinâmico e de maior abrangência. A primeira dessas transformações foi a ampliação do número de diretorias regionais de quatro, originalmente, para nove e, logo em seguida, para dez. Com isso, o Rio Grande do Sul passou a sediar uma das diretorias com jurisdição também sobre Santa

⁶⁰ FONSECA, Maria Cecília Londres, op. cit., p. 103.

⁶¹ RHODEN, Luiz Fernando, op. cit., p. 194.

⁶² Ibidem, p. 195.

Catarina. Além disso, o enfoque sobre o que era patrimônio deixava de considerar somente aqueles edifícios que tinham a ver com a história oficial ou com a história da arquitetura, para centralizar suas preocupações sobre os conjuntos urbanos e o patrimônio imaterial representativos das diferentes etnias formadoras da nacionalidade brasileira. Esses novos conceitos dinamizaram a proteção legal e trouxeram ao conhecimento da imensa maioria da população brasileira magníficos exemplares e conjuntos da colonização italiana, japonesa e alemã e da contribuição da cultura negra, antes pouco valorizados⁶³.

Ao longo da atuação, vários encontros e reuniões foram promovidos pelo MEC com o intuito do estudo de medidas complementares de proteção e valorização do acervo cultural do Brasil, resultando em compromissos nacionais que vieram a atender as recomendações contidas em documentos internacionais, como o da Conferência da UNESCO, em Paris, de novembro de 1968⁶⁴.

Hoje, as Secretarias de Cultura promovem a proteção, alicerçadas em legislações específicas do patrimônio em todos os estados brasileiros. Porém, em virtude das dificuldades financeiras que se impõem, são enfrentados muitos problemas, como o caso de contratação de profissionais pouco aparelhados, que desconhecem os procedimentos adequados para atuar nas diversas áreas culturais, o que prejudica o andamento dos trabalhos com relação ao resgate do patrimônio cultural.

Mas, afinal, o que é mesmo Patrimônio?

A palavra Patrimônio é definida pelo Dicionário Aurélio como:

Do latim: *patrimoniu*. Herança paterna; do direito: complexo de bens, materiais ou não, direitos, ações, posse ou tudo mais que pertença a uma pessoa ou empresa e seja suscetível de apreciação econômica⁶⁵.

⁶³ RHODEN, Luiz Fernando, op. cit., p. 197.

⁶⁴ Ibidem, p. 199.

Está, portanto, associado à noção de valor, neste caso econômico, ou seja, de que os bens, deixados como herança aos descendentes, representam o patrimônio construído ao longo de uma vida e que é transmitido para a geração futura como forma de alicerçar a sua continuidade. Com relação à cidade, o patrimônio histórico e artístico adquire também, além do valor econômico, um valor simbólico enquanto representativo de uma comunidade. Segundo Fonseca:

A constituição de patrimônios históricos e artísticos é uma prática característica dos Estados modernos que, através de determinados agentes, recrutados entre os intelectuais, e com base em instrumentos jurídicos específicos, delimitam um conjunto de bens no espaço público. Pelo valor que a eles é atribuído, enquanto manifestações culturais e enquanto símbolos da nação, esses bens passam a ser merecedores de proteção, visando a sua transmissão para as gerações futuras⁶⁶.

Por esse motivo, a preservação dos referenciais produzidos pelos cidadãos ao longo de gerações, que orientam e conduzem os seus deslocamentos pelas ruas e avenidas da cidade, é imprescindível para o estabelecimento de um vínculo efetivo entre cidadão e cidade, contribuindo para a consolidando de sua imagem. São estes referenciais que, agora denominados como patrimônio, se encontram diretamente relacionados com a construção de um imaginário coletivo da cidade, reforçando desta forma a identidade dos cidadãos que nela habitam. Neste sentido, concorda-se com Fonseca quando afirma que “as políticas de preservação se propõem a atuar, basicamente, no nível simbólico, tendo como objetivo reforçar uma identidade coletiva, a educação e a formação de cidadãos”⁶⁷.

Através de leis e regulamentações promovidas pelo Estado, estes bens passam a constituir um acervo patrimonial comum a todos. A produção de um universo simbólico é objeto da ação política, por isso os intelectuais, que estão direta ou indiretamente envolvidos com uma política de preservação, fazem o papel de mediadores simbólicos, atuando no sentido de fazer ver como universais, em termos

⁶⁵ FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo Dicionário AURÉLIO da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1996.

⁶⁶ FONSECA, Maria Cecília Londres, op. cit., p. 11.

⁶⁷ Ibidem, p. 11.

estéticos, e nacionais, em termos políticos, valores relativos, atribuídos a partir de uma perspectiva e de um lugar no espaço social. Eles desempenham um importante papel na construção dos patrimônios culturais. Neste sentido, analisa a autora:

São dois os desafios com que se defrontam: o primeiro é o de, através da seleção de bens móveis e imóveis (conforme o preceito legal vigente na maioria dos países), construir uma representação da nação que, levando em conta a pluralidade cultural, funcione como propiciadora de um sentimento comum de pertencimento, como reforço de uma identidade nacional; o segundo é o de fazer com que seja aceito como consensual, não arbitrário, o que é resultado de uma seleção— de determinados bens — e de uma convenção — a atribuição, a esses bens, de determinados valores. Ou seja, de, ao mesmo tempo, buscar o consenso e incorporar a diversidade⁶⁸.

O processo de construção do patrimônio histórico e artístico deve ser entendido enquanto prática social produtiva, criadora de valor em diferentes direções, como observa Antônio Augusto Arantes:

... de valor econômico e que pode ser aumentado ou diminuído, dependendo do tratamento que se dê aos bens preservados; de valor simbólico, constitutivos da memória, da territorialidade e da identidade nacional, além de outras identidades mais específicas e locais; e de valor político, levando ao aspecto da hegemonia e ao dos direitos culturais⁶⁹.

Neste sentido, é importante levar em consideração não apenas a atuação dos agentes institucionais, como também a participação direta ou indireta da sociedade nesta construção, ou seja, a apropriação que é feita desta prática política pelos diferentes grupos sociais, nos quais cada indivíduo se encontra inserido.

⁶⁸ FONSECA, Maria Cecília Londres, op. cit., p. 12.

⁶⁹ ARANTES, Antonio Augusto, apud FONSECA, Maria Cecília Londres, op. cit., p. 19.

2.4. O VALOR DO PATRIMÔNIO

“Não importam quais sejam os direitos de propriedade, a destruição de um prédio histórico e monumental não deve ser permitida a esses e ignóbeis especuladores, cujo interesse os cega para a honra. [...] Há duas coisas num edifício: seu uso e sua beleza. Seu uso pertenceu ao proprietário, sua beleza a todo o mundo e; destruí-lo é, portanto, extrapolar o que é direito”⁷⁰. (Victor Hugo)

O processo de construção de patrimônios históricos e artísticos para uma comunidade ou uma Nação é conduzido por atores definidos e por circunstâncias específicas, através de processos e práticas que visam a atribuição de valor a determinados bens, transformando-os em patrimônio e justificando a sua proteção

O valor atribuído a um determinado bem, que o institui como patrimônio, está intimamente ligado às suas características físicas, enquanto representativas de um período histórico importante, à qualidade verificável de sua construção, às suas características ímpares, quando analisadas no conjunto de edificações que o cercam e, principalmente, enquanto representativo de uma comunidade, fundamentado no sentimento de pertencimento a ela. Esse bem, ou conjunto de bens, vem objetivar, conferir realidade e também legitimar esta comunidade imaginada. Esse patrimônio é, portanto, conforme já mencionado, parte do imaginário coletivo desses cidadãos.

Sendo assim, o valor atribuído está também intimamente ligado à memória coletiva, que remete às lembranças de um passado que deixou marcas, produziu referenciais, e também às tradições compartilhadas que ainda continuam vivas na . como, por exemplo, passear por entre as alamedas de um parque, ou ir à missa dominical na Catedral. Situações corriqueiras que podem, em um primeiro momento, parecer sem importância, mas que definem este sentimento de pertencimento a uma comunidade, a uma cidade, a uma Nação.

⁷⁰ HUGO, Victor, apud FONSECA, Maria Cecília Londres, op. cit., p. 29.

Uma definição mais abrangente do termo patrimônio indica bens e valores materiais e imateriais, transmitidos por herança de geração a geração na trajetória de uma comunidade. Cultura não é apenas acúmulo e refinamento de informações e conhecimentos, mas sim, um processo contínuo de transmissão de valores e crenças, de saberes e modos de fazer e de viver que caracterizam um grupo social, uma comunidade. Segundo Maria Lourdes Parreiras Horta:

O patrimônio cultural se manifesta, assim, como um conjunto de bens e valores, tangíveis e intangíveis, expressos em palavras, imagens, objetos, monumentos e sítios, ritos e celebrações, hábitos e atitudes, cuja manifestação é percebida por uma coletividade como marca que a identifica, que adquire um sentido comum e compartilhado por toda uma comunidade: um grupo de pessoas que têm em comum o sentido de identidade, de identificação uns com os outros, o que gera o sentimento de solidariedade, de agregação, de pertencimento a um grupo; do mesmo modo, este sentimento explica a reação a qualquer coisa que venha a ameaçar a integridade desta comunidade – a começar pelo plano físico, do território e dos espaços comuns de vivenciamento, até o plano social, do conjunto de indivíduos que constituem o grupo e que assim se auto-identificam no plano moral e espiritual dos valores consagrados e reconhecidos pelo grupo, cuja perda abalará as estruturas do sentimento de auto-estima e da própria identidade desta comunidade⁷¹.

No processo histórico de construção de uma identidade comum, cada indivíduo, juntamente com uma coletividade, elabora sentidos e percepções sobre as experiências vivenciadas e compartilhadas, sentidos e significados que serão expressos e representados através de signos, referenciais materiais ou imateriais, aos quais são atribuídos valores de acordo com o grau de importância estabelecido, e cuja manutenção vai garantir o reconhecimento mútuo dos membros do grupo entre si e a comunicação e expressão de sua bagagem e identidade cultural. Pode-se inferir, então, que as coisas criadas pelos homens com fins utilitários e de satisfação de necessidades primárias, tais como uma casa, uma cadeira, um objeto, não têm significado mais profundo que o de sua mera função original até o momento em que são investidas de sentido e valor pelos indivíduos e comunidades, passando a ter a função de signos, referenciais, como elementos significativos necessários à comunicação entre os membros desse grupo.

⁷¹ HORTA, Maria Lourdes Parreiras. Fundamentos da Educação Patrimonial. In: BATISTA, Jane Beatriz (ed.), op. cit., p. 25.

A análise da cidade através de suas edificações, imbuídas deste valor significativo, e dos espaços onde estas estão inseridas, oferece importantes informações para a compreensão da história e do desenvolvimento social de uma comunidade em determinado período histórico. São estes referenciais que indicam o caminho a ser seguido na busca por informações, promovendo a interface entre o passado e o presente. A preservação destes referenciais, ou seja, do patrimônio cultural, surge como importante instrumento para a manutenção das suas características físicas e construtivas, mantendo-os íntegros. Preservar significa, segundo definição do Dicionário Aurélio, “livrar de algum mal ou dano, resguardar”⁷². Portanto, neste contexto, pode-se entender como preservação toda e qualquer ação que vise a conservação dos valores culturais de uma comunidade ou Nação. Ao se fazer isso, estará também se processando a proteção de um bem maior: a Memória.

2.5. A CIDADE E A MEMÓRIA

*“Ao se transporem seis rios e três cadeias de montanhas, surge Zora, cidade que quem viu uma vez nunca mais consegue esquecer. Mas não porque deixe, como outras cidades memoráveis, uma imagem extraordinária nas recordações. Zora tem a propriedade de permanecer na memória ponto por ponto, na sucessão das ruas e das casas ao longo das ruas e das portas e janelas das casas, apesar de não demonstrar particular beleza ou raridade. O seu segredo é o modo pelo qual o olhar percorre as figuras que se sucedem como uma partitura musical da qual não se pode modificar ou deslocar nenhuma nota. Quem sabe de cor como é feita Zora, à noite, quando não consegue dormir, imagina caminhar por suas ruas e recorda a seqüência em que se sucedem o relógio de ramos, a tenda listrada do barbeiro, o esguicho de nove borrifos, a torre de vidro do astrônomo, o quiosque do vendedor de melancias, a estátua do eremita e do leão, o banho turco, o café da esquina, a travessa que leva ao porto”⁷³.
(Ítalo Calvino)*

⁷² FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda, op. cit.

⁷³ CALVINO, Ítalo, op. cit., p. 19.

Memória é poder recordar, lembrar, reviver, experimentar novamente, representar as coisas, os lugares, as pessoas, os fatos, é poder reexpor tudo aquilo pelo qual se passa ao longo de uma vida.

A cidade também possui memória. E esta memória é exercitada e constantemente nutrida pelos cidadãos que nela habitam. São eles que, vivendo dentro de seus limites, circulando por seu traçado, habitando os seus prédios e convivendo em seus ambientes, acumulam as informações necessárias para dar vida a esta memória. Ao longo da história, a “memória da cidade” amplia-se, acrescida de um número contínuo de acontecimentos que vão moldando o desenvolvimento da cidade. Estes acontecimentos, indissociáveis da vida de seus habitantes, refletem também o desenvolvimento desta sociedade. Sendo assim, moldam costumes, hábitos, modos de vida e são responsáveis também pela construção de uma imagem de cidade que é constantemente transmitida através de gerações, fortalecendo uma identidade comum.

A memória é a base cultural para a formulação e desenvolvimento das ideologias, da cultura, da identidade de um povo e, portanto, para o conhecimento histórico desses fenômenos. Ela se nutre nos valores do passado, concretizados nas representações sociais, na produção intelectual e social da sociedade e também na sua produção arquitetônica. A preservação destes valores é, portanto, o fundamento da memória. Segundo Roberto Segre:

... o desaparecimento dos símbolos referentes de uma cultura herdada cuja existência é negada pela ‘estética’ da exploração e da miséria gera uma amnésia permanente no âmbito urbano [...]. É necessário resgatar a participação e a memória na escala de toda a comunidade⁷⁴.

A memória é um processo dinâmico que deve ser constantemente incentivado através da preservação de seus suportes: a linguagem, os objetos

⁷⁴ SEGRE, Roberto. Havana: O Resgate Social da Memória. In: CUNHA, Maria Clementina Pereira (org.). **O Direito à Memória: Patrimônio Histórico e Cidadania**. São Paulo: DPH / SMC, 1991, p. 101.

materiais, a tradição, os costumes, enfim, tudo aquilo que remete a um momento vivido, não permitindo deixá-lo cair no esquecimento.

Preservar significa reconhecer e legitimar algo como possuidor de valor. Como já afirmado anteriormente, estes valores são atribuídos e transmitidos como patrimônio e fazem parte da cultura de uma sociedade. Assim, aquilo que é preservado deve ter um significado, um valor. O Patrimônio Cultural, como fenômeno social, está sempre ligado a um tempo e espaço determinados.

A preservação deste patrimônio, que referencia o cidadão às suas origens, é responsável pela formação da sua identidade, pelo fortalecimento dos seus laços sociais e, principalmente, serve de fundamento sólido para alicerçar a construção do seu futuro. Sem a preservação destes elementos, a memória, que o remete à sua história como indivíduo e cidadão, está ameaçada. Segundo Nestor Goulart Reis Filho:

Para que possamos realizar nossos projetos é essencial mantermos a memória da nossa identidade, pois ninguém pode planejar prescindindo de suas experiências anteriores, de suas referências. É exatamente aí que reside a questão da preservação do patrimônio cultural⁷⁵.

A preservação dos espaços construídos, visando a manutenção da “memória coletiva” dos cidadãos, é defendida por diversos autores que trabalham com o estudo social das questões da memória, como Maurice Halbwachs e Pierre Nora. Halbwachs foi um dos principais teóricos do estudo da memória, procurando desvendar os mecanismos sociológicos de reconstrução das lembranças por indivíduos ou grupos. Seus estudos procuraram demonstrar que a emergência da memória é um fator social, fruto de uma sociedade, onde a noção de pertencimento é dada pela presença do semelhante e reforçada através da memória coletiva, evocada continuamente através das lembranças individuais, sobrevalorizando assim o espaço social, a sociedade como função vital na construção da memória⁷⁶. Neste

⁷⁵ REIS FILHO, Nestor Goulart. Espaço e Memória: Conceitos e Critérios de Intervenção. In: CUNHA, Maria Clementina Pereira (org.), op. cit., p. 167.

⁷⁶ HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990.

ambiente, denominado de “quadro social”, no qual a sociedade está envolvida em uma relação de causa de efeito – o lugar recebe a marca do grupo e vice-versa –, a memória coletiva encontra as condições necessárias para o seu desenvolvimento e difusão. Portanto, é sobre este espaço que as atenções do grupo devem estar voltadas, conforme indica:

... Não há memória coletiva que não se desenvolva num quadro espacial. Ora, o espaço é uma realidade que dura: nossas impressões se sucedem, uma à outra, nada permanece em nosso espírito, e não seria possível compreender que pudéssemos recuperar o passado, se ele não se conservasse, com efeito, no meio material que nos cerca. É sobre o espaço, sobre o nosso espaço – aquele que ocupamos, por onde sempre passamos, ao qual sempre temos acesso, e que em todo o caso, nossa imaginação ou nosso pensamento é a cada momento capaz de reconstruir – que devemos voltar nossa atenção; é sobre ele que nosso pensamento deve se fixar, para que reapareça esta ou aquela categoria de lembranças⁷⁷.

A noção de identidade de um grupo ou de um cidadão está diretamente ligada à preservação de determinados referenciais dentro de um espaço social. Mesmo os mais fiéis cultores da modernidade, militantes pela mudança, pelo novo, não ousam se pronunciar pela simples destruição do passado. Márcia D’Aléssio propõe que esta seja “uma necessidade identitária que parece estar compondo a existência coletiva dos homens e a identidade tem no passado seu lugar de construção”⁷⁸. A ameaça da perda de identidade está aí colocada. A identidade como uma condição de existência de um grupo social e que se manifesta por um sentimento de referência e de pertencimento a este grupo. A preservação da memória da cidade impõe-se como uma realidade necessária para a própria existência do cidadão.

Nas cidades, muitos locais se mantêm quase que intocados com o passar dos anos, locais onde se pode encontrar os sinais concretos de um tempo que

⁷⁷ HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*, op. cit., p. 143.

⁷⁸ D’ALESSIO, Márcia. Estudos de Memória e Transformações na Historiografia, apud GIOVANAZ, Marlize. Temporalidades em Confronto: o patrimônio como objeto da História. In: RIGATTI, Décio (org.). *Anais do VIII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR*. CD Rom. Porto Alegre: PROPUR / UFRGS / FEE, 1999.

deixou suas marcas. Este tempo, que não volta jamais, ficou marcado pela presença de elementos preservados ao longo dos anos na estrutura das cidades e que remetem o cidadão a recordações e lembranças passadas. Estes elementos revivem e mantêm viva a memória.

As cidades são o espelho da cultura e memória dos cidadãos que nela habitam. Para que se possa prepará-las para um processo de crescimento e desenvolvimento comprometido com sua história, tem-se que ter em mente que a preservação da cultura, em todos os sentidos, fornece os requisitos básicos para os projetos de um espaço comum, no qual os cidadãos consigam se identificar com o seu meio e, desta forma, fortalecer, dentro da diversidade de cada um, um senso comum de cooperação e desenvolvimento social.

2.6. OS LUGARES DE MEMÓRIA

“Portadores da mensagem espiritual do passado, as obras monumentais de todos os povos permanecem, no tempo presente, o testemunho vivo de suas tradições seculares. A humanidade que, a cada dia mais, toma consciência da unidade dos valores humanos e os considera como patrimônio comum, assume solidariamente a responsabilidade de preservá-los, e transmitir toda sua riqueza e autenticidade às gerações futuras”.⁷⁹

Os movimentos em torno da modernização e do crescimento das cidades geram mudanças significativas em suas estruturas urbanas, provocando, muitas vezes, um rompimento dos laços com o passado. A substituição do acervo de edificações mais antigo que, ao longo dos anos, conformou e consolidou uma imagem urbana comprometida com a sua história, por novos e modernos espaços

⁷⁹ CARTA DE VENEZA. *Carta Internacional sobre a Conservação e a Restauração dos Monumentos e Sítios. IIº Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos*. Veneza: ICOMOS – Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios, 1964.

urbanos, modifica radicalmente esta imagem e apaga para sempre os vestígios materiais que remetem ao passado, enfraquecendo, portanto, a memória.

Preocupados com os efeitos devastadores provocados principalmente pela expansão dos preceitos modernistas que desconsideravam a história das cidades, arrasando, muitas vezes, com o seu patrimônio edificado, arquitetos e profissionais da área promoveram encontros com o intuito de discutir, regulamentar e normatizar a conservação deste patrimônio. O IIº Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, ocorrido em 1964 na cidade italiana de Veneza, discutiu amplamente as questões ligadas à noção de monumento e os critérios para sua conservação e restauração, inseridas em um contexto mais amplo e abrangente. A Carta de Veneza, documento resultante desse encontro, ampliou e consolidou os princípios fundamentais para a conservação e o restauro dos bens culturais, lançados internacionalmente pela Carta de Atenas, assinada em 1931, durante o Iº Congresso Internacional ocorrido naquela cidade.

A preocupação com a preservação do patrimônio histórico e, conseqüentemente, com a memória das cidades remonta, conforme já indicado anteriormente, ao século XVIII, porém tem se ampliado cada vez mais nos últimos tempos. Em seus estudos sobre as questões ligadas à memória, Pierre Nora indica que a preocupação mais detalhada com estas questões teve origem no final do século XIX, com o “desabamento do mundo rural”⁸⁰ e o auge do crescimento industrial. O contínuo processo de ruptura com o passado, que se confunde com o sentimento de uma “memória esfacelada”, ocorre devido ao que Nora chamou de “aceleração da história”:

Para além da metáfora é preciso ter a noção do que a expressão significa: uma oscilação cada vez mais rápida de um passado definitivamente morto, a percepção global de qualquer coisa como desaparecida – uma ruptura de equilíbrio. O arrancar do que ainda sobrou de vivido no calor da tradição, no mutismo do costume, na repetição do ancestral, sob o impulso de um sentimento histórico profundo. [...]. Fala-se tanto de memória porque ela não existe mais⁸¹.

⁸⁰ NORA, Pierre, op. cit., p. 17.

⁸¹ Ibidem, p. 07.

Este sentimento de descontinuidade faz com que ocorra uma busca pelos vestígios do passado, busca esta que encontra nos lugares onde a memória se cristaliza e se refugia os ambientes ideais para que se restabeleça novamente a continuidade do tempo presente com o passado “definitivamente morto”. A preservação destes lugares, aos quais o autor denomina “lugares de memória”⁸², torna-se imprescindível para a continuidade e preservação da memória coletiva de uma comunidade. Segundo o autor, a “curiosidade” por estes lugares está ligada a um momento particular da nossa história, no qual estes lugares-memória, que asseguravam a passagem linear do passado para o futuro, não mais existem. Nora considera a memória um ato não-espontâneo e por isso acredita que ela precisa ser estimulada através da criação de ambientes que possam alimentá-la. E são estes os lugares, que, revestidos de um caráter simbólico e apreendendo um máximo de significações, se tornam os principais responsáveis pela interface entre história e memória.

Os lugares de memória são representados na cidade pelos monumentos históricos, arquivos documentais, santuários, museus, cemitérios, enfim, por uma série de edificações e espaços comuns a toda uma comunidade e que surgem, de forma espontânea ou institucionalizada, através do poder público, para abrigar e desempenhar esta tarefa. Porém, para que estes locais sejam respaldados como tal, precisam ser investidos de uma aura simbólica no imaginário daquele grupo social. Conforme indica Nora, os lugares de memória são simultaneamente, mas em graus diferentes, um lugar material, na medida em que é concreto, um lugar simbólico, pois carrega significados diversos e um lugar funcional, pois é necessário que seja um espaço vivo e com atuação no presente⁸³.

⁸² *Lugar de memória* é uma expressão utilizada por Pierre Nora para denominar os locais onde se cristaliza e se refugia a memória. Segundo o autor, são lugares criados em função da aceleração da história, em meio aos fenômenos do mundo contemporâneo como a mundialização, a massificação, à mediatização. Os lugares de memória materialmente se apresentam como vestígios, restos, testemunhos do que já passou. Segundo Nora: "Os lugares da memória nascem e vivem do sentimento que não há memória e espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque estas operações não são naturais". Os lugares da memória se caracterizam como o movimento que articula a memória e a história, pois intencionalmente se busca preservar os vestígios, impedindo a ação do esquecimento. Ao interpretá-los e devolvê-los à sociedade, a história os institui simbolicamente. In: NORA, Pierre, op. cit., p. 07-14.

⁸³ NORA, Pierre, op. cit., p. 21.

A preservação destes lugares, que são, por excelência, o patrimônio cultural de uma comunidade ou nação, atesta também a permanência e a afirmação da sua identidade ao longo do tempo, pois se constituem em referenciais não só urbanos, mas também sociais e culturais, na medida em que encerram o legado dos seus antepassados, reunindo os costumes, as tradições, os fatos e acontecimentos que marcaram a sua história, despertando o sentimento de que o passado permanece vivo através do tempo.

As narrativas a respeito dos patrimônios culturais são recorrentes, conforme indica Giovanaz, no sentido de classificar os espaços passíveis de preservação como espaços ameaçados de desaparecimento, juntando a este processo um risco de perda da própria identidade da comunidade que sem o seu alicerce material estaria em processo de destruição e de esquecimento⁸⁴. O antropólogo José Reginaldo Gonçalves, em sua tese de doutoramento, faz uma leitura sobre este processo:

As práticas de preservação histórica nas modernas sociedades nacionais estão associadas a narrativas que se configuram como respostas a uma situação social e histórica na qual valores culturais são apresentados sob um risco iminente de desaparecimento. Em suas narrativas, a perda pressupõe uma situação original ou primordial de integridade e continuidade, enquanto a história é concebida como um processo contínuo de destruição daquela situação. No entanto, o processo de perda e desintegração deste patrimônio é propiciado pelas próprias narrativas partilhadas por estes intelectuais. Na medida em que, em nome da nação, de um grupo étnico, ou de qualquer categoria coletiva, estes intelectuais, por meio de políticas de Estado, reapropriam-se de múltiplos e heterogêneos objetos e os recontextualizam sob os rótulos de patrimônio cultural, civilização, tradição, identidade e outros, e reproduzem assim como gerais valores que estão em processo de declínio e de desaparecimento⁸⁵.

A ameaça da perda e do desaparecimento dos espaços considerados importantes para a legitimação da identidade e preservação da memória provocada, conforme indicou Nora, pela aceleração da história, é colocada como parte de um discurso estratégico de sensibilização desta comunidade, sendo também uma forma

⁸⁴ GIOVANAZ, Marlize. *Lugares de História: a preservação patrimonial na cidade de Porto Alegre (1960-1979)*, op. cit., p. 26.

⁸⁵ GONÇALVES, José Reginaldo Santos. *A Retórica da Perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ / IPHAN, 1996, p. 89.

de apropriação das culturas nacionais. Por outro lado, o processo de massificação cultural ao qual estão submetidas as sociedades mundiais, especialmente as subdesenvolvidas, como é o caso da brasileira, provoca o que se poderia considerar uma homogeneização cultural, fato que redobra, portanto, a preocupação com a preservação do patrimônio cultural de cada uma destas sociedades, pois é nele que está contido toda a autenticidade e a individualidade de suas manifestações culturais. Segundo Maria Alice Gouveia, “é no passado que reside o autêntico; enquanto que o presente se encontra *poluído* ou *contaminado*, o passado é o autêntico, pois congrega um sincretismo cultural definitivamente solidificado no quadro social”⁸⁶.

A preservação dos lugares de memória, depositários da história e cultura dos povos, se impõe como uma necessidade cada vez mais presente e constante nas sociedades contemporâneas. Como bem afirma Gonçalves, “para que uma nação possa existir, enquanto uma entidade individualizada e independente, ela tem que identificar e apropriar-se do que já é sua propriedade: seu Patrimônio Cultural”⁸⁷.

⁸⁶ GOUVEIA, Maria Alice. Políticas de Preservação de Patrimônio. In: MICELI, S; Gouveia, M. A. **Política Cultural Comparada**. Rio de Janeiro: FUNARTE / IDESP / FINEP, 1985, p. 39, apud GIOVANAZ, Marlize, op. cit., p. 27.

⁸⁷ GONÇALVES, José Reginaldo Santos, op.cit., p. 32.

3. À LUZ DA HISTÓRIA

3.1. A ORIGEM

Para que se possa compreender a importância do Porto de Porto Alegre e, em especial, do Cais Mauá para a memória da cidade, é preciso entender como se deu o longo processo que culminou com a construção deste importante equipamento urbano. A história de Porto Alegre se confunde com a história do seu porto. Em sua origem, ele é a própria cidade, e a cidade é o porto.

Nos primeiros momentos da ocupação do território que viria a ser hoje a capital dos gaúchos, as grandes extensões de terras aqui existentes eram praticamente desabitadas, divididas em Sesmarias. A Sesmaria, uma gleba de terra que possuía aproximadamente treze mil hectares, era doada pelo Rei de Portugal a um proprietário, o sesmeiro, para a ocupação do território, sob certas condições.

Walter Spalding relata em um de seus numerosos estudos sobre a formação da cidade de Porto Alegre que, ao longo das margens do grande lago formado pelos rios Caí, Jacuí, Gravataí e Cururuáí, hoje conhecido como Sinos, Jerônimo de

Ornelas Menezes e Vasconcelos estabeleceu, desde 1732, sua “*estança*”⁸⁸ de pouso, “depois de ter descoberto o encantador recanto que pediria em sesmaria e povoaria particularmente”⁸⁹. Suas terras estendiam-se desde o Arroio Dilúvio até o Rio Gravataí, limitando-se às margens do grande lago, o Guaíba.

Comprovando ser habitante antigo do local, solicitou à Coroa portuguesa, em 1739, que lhe fosse concedida a posse definitiva das terras através da doação de sesmarias, pedido este que foi atendido em cinco de novembro de 1740 por Gomes Freire de Andrada, em nome do rei de Portugal, dando-lhe

posse oficial e definitiva, sem contestação, da gleba de terra com três léguas de frente da foz do Gravataí ao Jacareí e uma de frente a fundo, da dita linha Gravataí-Jacareí, indo terminar no Morro de Santana, onde o patriarca construiu sua residência, de pedra granítica, coberta de telhas vindas da Laguna⁹⁰.

Em sua carta de sesmaria, recebida por todos os sesmeiros no processo de legitimação de suas terras, existia uma cláusula onde se lia “reserva de um quarto de légua junto aos rios navegáveis, para uso público”⁹¹. Justamente esta área é que viria a se tornar, devido à proximidade com Viamão (cerca de sessenta quilômetros), Porto de Viamão. Spalding conta ainda que, após o estabelecimento definitivo de Jerônimo de Ornelas com sua família,

o pequeno povoado recebeu o nome de Porto do D’Ornelas, a quem o povo chamava “Porto do Dorneles”, ao mesmo tempo em que o local, hoje conhecido por “Ponta do Dionísio”, passaria a ser denominado, após 1745, Porto do Dionísio, esquadro como era da estância de Dionísio Rodrigues Mendes, fundador da Capela de Nossa Senhora de Belém, hoje Belém Velho⁹².

⁸⁸ SPALDING, Walter. *Pequena História de Porto Alegre*. Porto Alegre: Sulina, 1967, p. 20.

⁸⁹ *Ibidem*, p. 20.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 22.

⁹¹ MACEDO, Francisco Riopardense. *Porto Alegre, História e Vida da Cidade*. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1973, p. 40.

⁹² SPALDING, Walter, *op. cit.*, p. 20.

A concessão de sesmaria a Jerônimo de Ornelas determinava também, como bem lembrado por Maria Luiza Martini, que ele deveria “dar caminhos públicos e particulares onde forem necessários para pontes, fontes, portos e pedreiras”⁹³. Isso se aplicava claramente às margens do Guaíba, ao Porto do Dornelles.

O porto aqui mencionado se estendia desde a atual rua General Salustiano, próximo do Gasômetro, percorrendo o que hoje é a rua Sete de Setembro até a rua da Conceição. O local, geograficamente propício à instalação deste equipamento, gerou a base do que posteriormente viria a se tornar em um dos mais importantes fatores do desenvolvimento e crescimento da cidade de Porto Alegre. Como afirma Martini, “desde o nascedouro, o porto está num espaço fabricado pela natureza, num espaço instituído pela lei, e num espaço de consagração popular”⁹⁴. Certamente as características naturais e estratégicas deste local, às margens do Guaíba, foram determinantes para o estabelecimento do pequeno povoado, “um arroio (correr) de casas, cobertas de palha”⁹⁵, que ali floresceu.

A constante disputa de terras entre Portugal e Espanha pelo estabelecimento dos limites definitivos do extremo sul do continente e a assinatura, em 1750, do Tratado de Madrid, provocaram a vinda de casais açorianos para o Porto do Dornelles, com o objetivo de povoar as terras das Missões. Os “*casais d’El-Rei*”, conforme relata Sandra Pesavento,

instalaram-se de forma provisória, na ponta da península, em terras da estância de Sant’Ana, em 1752, no local que passou a ser conhecido como Porto dos Casais, em substituição ao Porto do Dornelles⁹⁶.

Estes casais que aqui chegaram, vindos de terras distantes além-mar, alimentavam a esperança de encontrar no Brasil a terra do ouro, da riqueza e da

⁹³ MARTINI, Maria Luiza. **Corredor Cultural – Rua da Praia**. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1997, p. 13.

⁹⁴ Ibidem, p. 13.

⁹⁵ SPALDING, Walter, op. cit., p. 33.

⁹⁶ PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O Imaginário da Cidade: Visões Literárias do Urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1999, p. 247.

provisão. Ao desembarcarem de longa viagem, a primeira imagem da nova terra que, muito provavelmente, vislumbraram foi a de

quatro rios (que) desembocam defronte de Porto Alegre com suas margens frondosas e cheias de mato, comunicados uns com os outros com ilhas e furados, ou canais de comunicação e várias ilhotas que tudo concorre a dar a esse lugar a mais agradável vista⁹⁷.

O “arranchamento”⁹⁸ dos casais açorianos que ali se estabeleceu tornou-se definitivo, e o povoado, antes disperso e desordenado, passou a se organizar, “com casas regularmente construídas ao longo de ruas e estradas”⁹⁹, formando a base sobre a qual seria erguida a futura cidade. Os casais de açorianos que por aqui ficaram se somaram a muitos outros vindos de outras instâncias e nações, formando o povo que hoje habita Porto Alegre, a capital do Estado do Rio Grande do Sul.

Curiosamente, o destino de ser capital já se prenunciava desde o início de sua história. Antes mesmo de ser vila ou cidade, Porto Alegre já era capital. Devido às invasões espanholas¹⁰⁰, que pela segunda vez ocorriam neste território, e pelas vantagens oferecidas pela navegação, facilitando a comunicação e o atendimento às duas fronteiras em luta – Rio Grande e Rio Pardo –, o Porto dos Casais passou a ser um local estratégico, “a esquina do Rio Grande”¹⁰¹, conforme denominou Macedo. Além disso, o Porto dos Casais ficava em local central no então Continente de São Pedro, o que facilitava o comércio, dependência e interesse de toda a Capitania, e dificultava o acesso do inimigo, que a ele não poderia chegar a não ser através da

⁹⁷ FRANCISCO ROSCIO, 1774, apud GOMES, J. J. *Arquipélago, As Ilhas de Porto Alegre*. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1995, p. 12.

⁹⁸ A expressão “arranchamento” é utilizada por muitos autores para designar um estabelecimento provisório, conforme ocorreu com os primeiros casais de açorianos que aqui aportaram. Cf. PESAVENTO, Sandra Jatahy, op. cit. MACEDO, Francisco Riopardense. *História de Porto Alegre*. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1999.

⁹⁹ SPALDING, Walter, op. cit., p. 33.

¹⁰⁰ Sobre este assunto podem ser consultados os estudos de Spalding que descrevem, de maneira geral, o panorama político desta época. Cf. SPALDING, Walter, op. cit., p. 45-50.

¹⁰¹ MACEDO, Francisco Riopardense. *História de Porto Alegre*, op. cit., p. 24.

navegação¹⁰². Em 1773, sob o governo de José Marcelino de Figueiredo, “a capital da Província foi transferida de Viamão para a nova freguesia que se inaugurava: Nossa Senhora da Madre de Deus de Porto Alegre”¹⁰³. E é nesse momento que, segundo Macedo, aparece pela primeira vez, oficialmente descrito, o nome de Porto Alegre, pois, como relata, “Viamão não emprestava mais o seu nome ao lago, era o porto deste considerado alegre que dava nome ao lago e à cidade”¹⁰⁴. Nascia assim, à beira do Guaíba e emoldurada pela belíssima paisagem de suas verdejantes ilhas, uma nova cidade que se organizava em torno de um porto e crescia baseada em idéias, sentimentos, decisões políticas e algumas coincidências, elementos estes fundamentais para gerar e alavancar o processo de desenvolvimento urbano.

E de fato isso ocorreu. Porto Alegre tornou-se vila em 1810 e em 1822, juntamente com a proclamação da República, finalmente foi elevada à condição de cidade. Apesar disso, o crescimento da urbe, conforme descreve Spalding, ainda era modesto, “a nova cidade, em si, continuava a mesma vila colonial, mais povoada – cerca de 12.000 habitantes – pouco menos do duplo dos de 1809, com muitas casas novas e ruas”¹⁰⁵.

Com a expansão da cidade, a partir das estruturas urbanas que começaram a ser delineadas primeiramente na península, onde hoje se encontra o Centro Histórico, o porto, equipamento que sempre exerceu grande influência no desenvolvimento econômico, passou a ser objeto de constantes intervenções que visavam a sua qualificação. No princípio, a área de maior movimento era verificada junto à Rua da Praia, em sua área central, como descreve Auguste de Saint-Hilaire em suas impressões sobre a cidade, quando aqui esteve em 1820:

A cidade de Porto Alegre dispõe-se em anfiteatro sobre um dos lados da colina de que falei, voltado para noroeste. Ela se compõe de três longas ruas principais (Rua da Praia, Rua do Cotovelo e Rua da Igreja) que começam um pouco aquém da península, no continente por assim dizer, estendendo-se em todo o comprimento paralelamente ao lago, sendo

¹⁰² MACEDO, Francisco Riopardense. *História de Porto Alegre*, op. cit., p. 25.

¹⁰³ PESAVENTO, Sandra Jatahy, op. cit., p. 249.

¹⁰⁴ MACEDO, Francisco Riopardense. *História de Porto Alegre*, op. cit., p. 25.

¹⁰⁵ SPALDING, Walter, op. cit., p. 38.

atravessada por outras ruas muito mais curtas, traçadas sobre a encosta da colina¹⁰⁶.

Ao se referir à Rua da Praia, Saint-Hilaire observa que é ao longo dela, em sua porção mais central, que se localizava o ponto de maior movimento, o cais do porto.

Quase na metade desta rua existe um grande cais dirigido para o lago, e ao qual se vai por uma ponte de madeira de cerca de cem passos de comprimento, guarnecida de parapeito e mantida sobre pilares de alvenaria. As mercadorias que aí se descarregam são recebidas na extremidade dessa ponte, sob um armazém de vinte e três passos de largura por trinta de comprimento, construído sobre oito pilastras de pedra em que se apoiam outras de madeira¹⁰⁷.

Nascia, assim, o futuro Cais Mauá, um dos mais antigos e o principal do conjunto de cais que hoje se apresenta no Porto de Porto Alegre. A descrição de Saint-Hilaire, das modestas estruturas que conformavam o antigo cais, também é fundamental para que se perceba a importância econômica que o nascente porto exercia junto à cidade, responsável por grande parte das trocas comerciais e abastecimento da comunidade. Neste local, ao centro da Rua da Praia e junto ao cais de maior movimento, surgia também um dos principais espaços públicos de Porto Alegre, a Praça da Alfândega. Originalmente chamada de Praça da Quitanda devido ao fato de que, ao redor do cais que ali surgiu, se aglomeravam os comerciantes e também os quitandeiros para a prática de seus negócios, recebeu posteriormente o nome de Senador Florêncio. Desde o seu nascimento, a praça teve por finalidade receber não só mercadorias, mas também viajantes que por aqui aportavam. Sérgio da Costa Franco lembra que

a sintética ata de vereança de 2 de julho de 1783, pela qual os membros do Senado da Câmara mandaram fazer na Rua da Praia uma ponte de pedra, induz à conclusão de que se estava providenciando no primeiro

¹⁰⁶ SAINT-HILAIRE, Auguste de, 1974, apud MACEDO, Francisco Riopardense. *História de Porto Alegre*, op. cit., p. 47.

¹⁰⁷ Ibidem, p. 47.

embarcadouro da povoação [...]. De qualquer modo, o Governador Paulo da Gama, achando grandes dificuldades no desembarque de pessoas e mercadorias, mandou erguer em 1804 uma excelente ponte sobre o rio, com cais e trapiche para o desembarque dos gêneros e serventia pública¹⁰⁸.

O cais e a praça nasceram juntos e conformaram um dos principais espaços públicos da cidade. A Praça da Alfândega, durante muito tempo, foi a “porta de entrada” para a cidade, a partir da qual desembarcavam os viajantes e também as mercadorias. Devido à sua importância recebeu, ao longo dos anos, inúmeras intervenções, a maioria delas vinculadas ao desenvolvimento e crescimento do porto. Desde o seu nascedouro, o espaço urbano desenhado para abrigar o Cais Mauá e alguns dos mais importantes edifícios públicos da cidade foi pensado como um todo. Cada elemento edificado possuía um locus definido e estava imbuído de um sentido não só estético, mas também simbólico. Não é por acaso que a escolha de localização do Grupo Central de armazéns e do Pórtico por onde ocorreriam o embarque e o desembarque de passageiros recaiu sobre o eixo monumental da antiga Praça da Quitanda. A porção central, e simbolicamente mais importante, do futuro Porto de Porto Alegre começava a nascer justamente no local onde tradicionalmente eram feitas as principais transações comerciais do antigo e precário cais que se debruçava, através de trapiches irregulares, sobre as águas do Guaíba. Pode-se, portanto, dizer que, desde o seu nascimento, o novo Cais se encontra localizado em um dos mais antigos lugares de memória da cidade de Porto Alegre.

A construção do porto e a remodelação da Praça da Quitanda, bem como diversas outras obras de igual vulto que foram realizadas nessa época, devem ser entendidas como consequência dos planos de modernização, preconizados nas cidades brasileiras a partir da República. De inspiração européia, baseadas principalmente no paradigma parisiense haussmaniano, as intervenções urbanas do início do século XIX visavam a ordenação, limpeza, higienização e embelezamento das cidades, dotando-as de espaços públicos monumentais. Como convinha à época, o estilo vigente era o neoclássico de origem francesa e alemã, este último por influência da abundante imigração. Esta influência pode ser notada na maioria dos

¹⁰⁸ FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre: Guia Histórico**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1998, p. 23.

prédios que conformam o eixo monumental da Av. Sepúlveda, mencionados mais adiante.

O desenvolvimento das atividades portuárias na cidade ocorreu de forma natural, recebendo impulso, conforme indica Paul Singer, “devido ao fato de Porto Alegre se situar em uma área extremamente privilegiada do ponto de vista do transporte hidroviário, o mais importante durante o séc. XVIII e na maior parte do séc. XIX”¹⁰⁹. Por localizar-se à beira do Guaíba, um estuário formado pelos Rios Jacuí, Caí, dos Sinos e Gravataí, os quais são todos navegáveis, o porto “torna-se o escoadouro natural de toda produção exportada por esta área e ainda do Vale do Taquari, afluente navegável do Jacuí”¹¹⁰. Como afirma Singer, “a primeira função econômica da cidade, que ela conservará por muito tempo, é, portanto, comercial”¹¹¹. Estes fatores foram determinantes para a expansão da cidade que, “durante os primeiros vinte anos de séc. XIX, cresce rapidamente impulsionada pelo desenvolvimento do comércio do trigo”¹¹².

Com a imigração dos povos Alemães, a partir do ano de 1824, e Italianos, a partir do ano de 1875, iniciou-se a ocupação dos territórios ao norte de Porto Alegre, ao redor de onde está hoje a cidade de São Leopoldo e também ao longo dos rios dos Sinos, Caí, Jacuí e Taquari, proporcionando um grande desenvolvimento para o núcleo de Porto Alegre. As atividades portuárias também são beneficiadas com esses fatos, pois a vocação portuária inicial, que era a de coleta da produção regional, iniciada com o trigo, agora recebe um forte impulso devido à localização privilegiada, pois os rios ao longo dos quais se instalou a nova economia trazem naturalmente a produção para Porto Alegre. A cidade passa a ser centro de comando de exportação e importação.

O surto industrial ocorrido no final do século XIX traz consigo a necessidade de novos meios de transporte, como o ferroviário e o rodoviário. Ainda assim, até 1922, quando é finalmente concluído o agora denominado Cais Mauá em sua

¹⁰⁹ SINGER, Paul. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977, p. 148.

¹¹⁰ Ibidem, p. 148.

¹¹¹ Ibidem, p. 148.

¹¹² Ibidem, p. 153.

totalidade, a cidade depende principalmente do porto para quase que totalidade do seu intercâmbio externo.

3.2. OS ANTECEDENTES

O desenvolvimento da função portuária foi consubstancial à fundação da cidade e ao seu crescimento urbano. Desde a fundação, em meados do século XVIII, o lugar de implantação da cidade de Porto Alegre, como já mencionado, destacava-se pela suas vantagens naturais e de localização estratégica para abrigar as atividades portuárias associadas ao progressivo desenvolvimento comercial da região de influência. Podem ser encontradas na literatura diversas referências ao ambiente natural que conforma o local de implantação do porto e que deu origem à cidade. Célia Ferraz de Souza e Dóris Maria Müller, ao se referirem a este local, qualificam-no como sendo

possuidor de um sítio elevado junto a um excelente ancoradouro, águas profundas, protegidas dos fortes ventos do sudoeste. Em virtude desse porto, o núcleo tomará a dianteira da então capital Viamão, sobrepondo-se-lhe em virtude da função portuária que desde o início exerce¹¹³.

Evidentemente, o fato de o núcleo se localizar na confluência dos rios Jacuí e Gravataí, além de atingir a embocadura do rio Taquari e de outros rios menores pertencentes à bacia hidrográfica do Guaíba, favoreceu a consolidação do porto de Porto Alegre como entreposto comercial, na medida em que as possibilidades da navegação interior, através de boa parte dos rios existentes, permitiram a cidade não

¹¹³ SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. Porto Alegre: Ed. Universidade / UFRGS, 1997, p. 43.

apenas servir de conexão com outros mercados regionais (nacionais e internacionais), como também de baricentro do intenso fluxo fluvial e lacustre vinculado ao processo de ocupação territorial e de desenvolvimento da economia local e regional.¹¹⁴ Já na virada do século XVIII para o século XIX, será fundamentalmente a produção do trigo para exportação pelos açorianos a alavanca para o efetivo posicionamento do porto de Porto Alegre como porta de exportação do novo ciclo de crescimento da economia rio-grandense¹¹⁵.

Na primeira metade do século XIX, num contexto convulsionado por guerras, entre elas a Guerra dos Farrapos (1835 a 1845), esgotam-se as possibilidades de expansão da economia do trigo, e o porto viveu uma fase de indefinição.

Durante a Revolução Farroupilha (1835-1845), a cidade de Porto Alegre esteve sitiada, e a concentração populacional na ponta da península, conforme relata Pesavento, “fez com que a vida em comum se tornasse complexa e trouxesse à tona problemas propriamente urbanos, que o governo deveria enfrentar”¹¹⁶. Novas construções tentaram modernizar e aprimorar a vida urbana, como o Mercado Público, o Teatro São Pedro e a Beneficência Portuguesa. O reforço da iluminação pública e o calçamento de diversas vias, a partir da década de 1840, contribuíam para dar à cidade, agora Capital da Província, ares mais higiênicos. Também o porto mereceu, nessa época, algumas intervenções importantes, como a construção de uma doca de atracação junto ao Mercado Público, local onde hoje se encontra a Praça Parobé. Esta doca, porém, se mostrou desde o início inadequada ao atracamento de embarcações maiores, que cada vez mais aportavam por aqui, o que levou à decisão de permitir o atracamento destas somente no cais que se localizava ao lado do rio, junto à Alfândega. Conforme relata Franco,

entre 1856 e 1858, fez-se outro esforço importante para afeiçoar o rio Guaíba à sua cidade, quando se construiu um paredão de pedra na Praça da Alfândega, deixando em seu centro o trapiche da mesma Alfândega. Esse cais concorreu para melhorar a aparência de um dos logradouros mais centrais [...]. Sobreviveu até 1912, quando se iniciou a obra do Cais do

¹¹⁴ SILVA, Geraldo, COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit., p. 17.

¹¹⁵ SINGER, Paul, op. cit., p. 152.

¹¹⁶ PESAVENTO, Sandra Jatahy, op. cit., p. 254.

Porto, mediante um extenso aterro¹¹⁷.

Porto Alegre modernizava-se e crescia, juntamente com o desenvolvimento de seu porto.

A imigração alemã e depois a italiana ofereceram um renovado estímulo à produção agrícola regional, através da ocupação de novas áreas em condições de serem incorporadas à base da economia do Estado e de uma agricultura diversificada, baseada na pequena propriedade familiar e na utilização de mão-de-obra assalariada. Neste sentido, já na segunda metade do século XIX, como assinala Souza e Müller,

aquela vocação portuária inicial, complementando a função de coleta da produção regional que já se iniciara com o trigo, recebe agora um forte impulso, pois os rios, ao longo dos quais se instalou a nova economia, trazem naturalmente a produção a são as vias (fluviais) (apesar das dificuldades de navegação) que em melhores condições respondem às necessidades de intercâmbio. Estabelece-se, assim, sob o comando do porto de Porto Alegre e de seus comerciantes, a coleta de produção, a sua exportação, bem como a importação dos bens requeridos pelas novas populações e a sua vida econômica e social¹¹⁸.

Na segunda metade do século XIX se tem, portanto, uma economia de base agroexportadora, consolidada e em expansão, que não apenas diz respeito à evolução da função portuária de Porto Alegre, como também a constituição de uma cidade que se tornava centro político e militar do sul do Brasil. Capital de Província e sede da brigada militar, a cidade recebeu, a partir de 1845, após a pacificação decorrente do fim da guerra, importantes obras de infra-estrutura e equipamentos públicos, como já mencionado anteriormente, que foram realizadas com a finalidade de adequá-la às novas exigências institucionais e econômicas. Em 1890, ao início da República, a aglomeração urbana contava com 52.421 habitantes, que começavam a se estender sobre os arraiais do Menino Deus, São Manoel, Areal da

¹¹⁷ FRANCO, Sérgio da Costa, op. cit., p. 324.

¹¹⁸ SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria, op. cit., p. 58-59.

Baronesa, Partenon e Navegantes¹¹⁹. Uma incipiente estrutura industrial já revelava a existência de uma complexa trama de relações sociais associadas ao comércio e à produção; atores cujas demandas seriam cada vez mais determinantes nos destinos da cidade e do porto.

O porto de Porto Alegre começava a ser visitado por um número sempre maior de barcos nacionais e estrangeiros, fato este proporcionado pelas obras de sinalização da Lagoa dos Patos e construção dos respectivos faróis, como o de Itapuã, acesso em 1860. (Figura 1)



Figura 1: Imagem da bucólica Porto Alegre do final do século XIX. Ao fundo, os trapiches do Mercado Público.

A navegação interior, nos rios que deságuam no Guaíba, também se tornava cada vez mais intensa, estimulada pelo comércio e transporte de mercadorias da região colonial. Tudo isso explica, segundo Franco, “que a cidade cada vez mais se debruçasse na margem do rio, implantando nele toda a sorte de trapiches e pontes de embarcação, desde a rua Voluntários da Pátria, até os fundos do Arsenal de

¹¹⁹ PESAVENTO, Sandra Jatahy, op. cit., p. 254.

Guerra, na Rua Sete de Setembro”¹²⁰. Ao longo das margens do Guaíba, um número cada vez maior de atracadouros podia ser verificado, porém, o porto ainda continuava desconexo e desorganizado. (Figura 2)



Figura 2: Sucessão de trapiches desordenadamente dispostos ao longo das margens do Guaíba, no final do século XIX.

Em Porto Alegre, o século XX despontava com uma clara tendência à industrialização, observada tanto na diversificação da sua estrutura produtiva tradicional, quanto no desenvolvimento de novos ramos industriais, tal como a metalurgia. O aumento vertiginoso da população (179.263 habitantes em 1920 e 272.232 em 1940)¹²¹ e da ocupação de mão-de-obra nos diferentes setores da economia urbana e regional incidia na conformação de um mercado de consumo suficiente para dinamizar uma miríade de pequenos estabelecimentos industriais e comerciais desenvolvidos nos interstícios da economia agroexportadora¹²². Por sua vez, a deflagração das duas guerras mundiais abriria, logo a seguir, espaço para a

¹²⁰ FRANCO, Sérgio da Costa, op. cit., p. 324

¹²¹.MENEGAT, Rualdo; JAEGER, Maria Luiza; CARRARO, Clóvis Carlos et al. **Atlas Ambiental de Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1998. (Com base em dados da FEE e do IBGE)

¹²² SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit., p. 20.

ampliação do potencial produtivo e da região, na medida em que o próprio mercado nacional precisava ser abastecido de produtos manufaturados, que antes eram importados. Sobre esta base de sustentação, Porto Alegre se transformaria numa das economias mais prósperas do país, fora dos grandes centros industriais (Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais)¹²³.

Durante a primeira metade do século XX, além de outras iniciativas de modernização urbana, tais como a construção de novos prédios institucionais, o alargamento de ruas, o projeto das grandes avenidas, o atrelamento da orla às áreas centrais mais densamente ocupadas e a realização de obras de saneamento e de transporte, duas grandes obras de infra-estrutura de perfil marcadamente industrial sobressaem pela sua significação para a nova fase de desenvolvimento da cidade: o novo cais do porto ou Cais Mauá (1918-1922), e a abertura da Av. Farrapos (1940)¹²⁴, que direcionou para o norte o crescimento industrial da cidade. Em relação à construção do Cais Mauá, que em décadas posteriores seria complementado com o aterramento e construção dos Cais Navegantes e Marcílio Dias na configuração do Porto atual, pode-se dizer que a mesma foi impulsionada como uma necessidade impreterível na época, dadas as precárias condições em que estava funcionando. Como lembram Souza e Müller, “até esse período, a cidade depende grandemente do porto para todo o seu intercâmbio externo; assim mesmo, ele é usado quase em estado natural, apenas complementado com trapiches”¹²⁵.

¹²³ SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit., p. 20.

¹²⁴ Ibidem, p. 20.

¹²⁵ SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria, op. cit., p. 83.

3.3. A CONSTRUÇÃO DO PORTO

Historicamente, a cidade sempre manteve uma estreita ligação com o Guaíba, seu ancoradouro natural, principalmente na margem norte da península central onde, desde muito cedo, se debruçaram sobre o lago toda a sorte de trapiches particulares e públicos, pontes, rampas e pequenas docas, principalmente junto ao Mercado e à Alfândega. Com a intenção de regulamentar e organizar essa situação, o projeto da construção de um futuro cais figurou cedo nas preocupações dos vereadores da cidade de Porto Alegre. Conforme indica Franco, em proposição aprovada pela Câmara Municipal em outubro de 1833 e encaminhada à consideração do Presidente da Província, lia-se o seguinte:

Artigo Primeiro: Que da Ponta do Arsenal se tire uma linha reta ao Caminho Novo, e que, reservando os lugares necessários para estaleiros de construção, se distribuam todos os terrenos à margem pelas pessoas que quiserem e estiverem nas circunstâncias de os aterrar, e construir o cais de sua testada no prazo infalível de um ano, debaixo de pena de comisso, devendo ficar uma rua de 80 ou mais palmos entre os cais e os edifícios. Artigo Segundo – Que os proprietários a quem forem concedidos os respectivos terrenos, nas esquinas das ruas que derem no rio, sejam obrigados, além da construção do cais, a construírem uma rampa da largura da metade da rua, no lugar de sua desembocadura, dentro do prazo e com a pena estabelecida no artigo antecedente. Artigo Terceiro – Tanto o cais como as rampas, será tudo construído para maior duração e segurança, de pedra de cantaria ou laje. Sala das Sessões, 30 de setembro de 1833. – (Ass.) Francisco Pinto de Souza¹²⁶.

Essa proposta, demasiadamente simplista e desprovida de um estudo mais criterioso, chegou a ser aprovada, porém, jamais foi posta em prática. Passou à história como demonstração de uma intenção acalentada que décadas mais tarde encontraria uma solução ideal.

A construção do Porto de Porto Alegre se iniciou pelo Cais Mauá, o primeiro

¹²⁶ FRANCO, Sérgio da Costa, op. cit., p. 323.

a ser totalmente concluído, em sucessivos aterros que tomaram do Guaíba parte do seu leito natural. Esta foi uma das maiores, senão a maior, obra de intervenção urbana imprimida na cidade ao longo de sua história. Contribuiu para equipar a capital de modernas estruturas de transporte, baseadas em padrões internacionais que foram não só determinantes para o desenvolvimento comercial e econômico experimentado, consolidando uma imagem de pujança e orgulho frente aos seus cidadãos, como também responsáveis pela construção de um cenário urbano ímpar, dotando a cidade de um vigoroso referencial imagético.

Nos relatórios da extinta Divisão de Viação Fluvial da Secretaria de Obras Públicas do Estado, que eram emitidos anualmente para documentar as diversas atividades desenvolvidas por este departamento, encontra-se descrita, com riqueza de detalhes, grande parte da história da construção do Porto de Porto Alegre. A pesquisa de Augusto Alves¹²⁷, junto aos arquivos do antigo Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), reúne, no período compreendido entre os anos de 1895 e 1930, importante documentação a este respeito.

Em 1895, ano em que se iniciam os primeiros relatos acerca das intenções, por parte do governo do Estado, da implementação de melhoramentos nas condições de navegação dos rios que desembocavam no Guaíba, João José Pereira Parobé, então Secretário das Obras Públicas, e Júlio Prates de Castilhos, Presidente do Estado, convergiam para um mesmo desejo: a expectativa de que um grande desenvolvimento para a economia do Estado seria alavancado pela navegação fluvial. A criação de uma Comissão de Estudos, que teria como objetivo a melhoria das condições da navegação interna no Estado, foi o primeiro passo para que o desejo se concretizasse¹²⁸.

O governo do Estado planejava a implementação de melhoramentos da navegação dos rios Sinos, Jacuí e Ibicuí e a desobstrução do canal de Rio Grande.

¹²⁷ ALVES, Augusto. **O Porto de Porto Alegre na Evolução Urbana e no Imaginário da Cidade**. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, GEDURB, 2000. Relatório de Pesquisa. Como o trabalho de Augusto Alves recompila toda a documentação descrita nos relatórios da extinta Divisão de Viação Fluvial da Secretaria de Obras Públicas do Estado, referentes à construção do Porto de Porto Alegre, no período de 1895 a 1930, a partir de agora as referências de citação seguir-se-ão por documentos, entendidas que foram consultadas a partir da obra citada.

¹²⁸ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphics d' "A Federação", 1895, p. 26.

Para tanto inaugurou, em 1897, o serviço administrativo de dragagem dos baixios do canal de navegação entre Porto Alegre e Rio Grande, na Lagoa dos Patos¹²⁹. Reorganizou a Secretaria de Obras Públicas e separou os serviços relativos à viação, fazendo com que estes ficassem ao encargo de uma diretoria especial. O grande volume de trabalho que essa diretoria, presidida por João José Pereira Parobé, enfrentava justificou, segundo ele, esta decisão.

Tendo em vista a crescente demanda por transporte e o desenvolvimento da agricultura no Estado, Parobé afirmou que

em todo o Brasil e especialmente no Rio Grande, onde a agricultura se tem desenvolvido, constituindo um dos mais importantes, senão o mais importante fator do seu progresso e devendo ser no futuro a sua principal riqueza, os trabalhos tendentes a melhorar as vias de comunicação são os que mais devem merecer a atenção do poder público, porque concorrem para o progresso das regiões por elas servidas, fomentando o desenvolvimento das indústrias existentes e determinando a criação de novos, o que traz como resultado, a prosperidade do Estado pelo aumento da riqueza pública¹³⁰.

A melhoria das condições de transporte da produção, basicamente agrícola, do Estado era uma das prioridades para o seu desenvolvimento, e o porto ocupava posição de destaque frente às opções de transporte, pois agregava a produção vinda naturalmente pelos rios que a ele concorriam e podia rapidamente distribuir esta produção para outros estados e também países. Tendo em vista a promoção das melhorias necessárias, foi encomendado ao engenheiro João Luiz de Faria Santos, que presidia a recente Diretoria de Viação Fluvial, um levantamento detalhado do terreno onde seria futuramente construído o novo cais, ficando encarregado também de desenvolver o primeiro projeto.

Conforme já mencionado anteriormente, a República foi o marco de mudanças profundas nas cidades brasileiras. Segundo Maria Cristina Leme, a

¹²⁹ SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Cronologia das Obras do Porto de Porto Alegre. In: **Projeto: Atrás daquele muro existe um porto**. Porto Alegre: ASSESPE, 1993, s.p.

¹³⁰ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphics d' "A Federação", 1897, p. 24.

política de encilhamento, ao longo de três décadas, “promoveu uma acelerada acumulação de capital, conseguida através de inflação e de grande inversão de recursos públicos, decorrentes de empréstimos externos”¹³¹. No Rio Grande do Sul, essa conjuntura nacional se refletiu em uma política de desenvolvimento global implementada pelo governo Borges de Medeiros, através da modernização do porto da capital¹³². Esta foi uma das grandes metas de sua política de transportes, que previa a interligação de todo o Estado através de uma malha de vias de rodagem, férreas e fluviais.

Desde meados do século XX, a área central, chamada de península, vinha sofrendo aterros em sua margem norte, onde surgiram os terrenos para a construção do Mercado Público e outros equipamentos e também de ruas, como a Sete de Setembro. O primeiro projeto de cais para o Porto de Porto Alegre estava em gestação. (Figura 3)

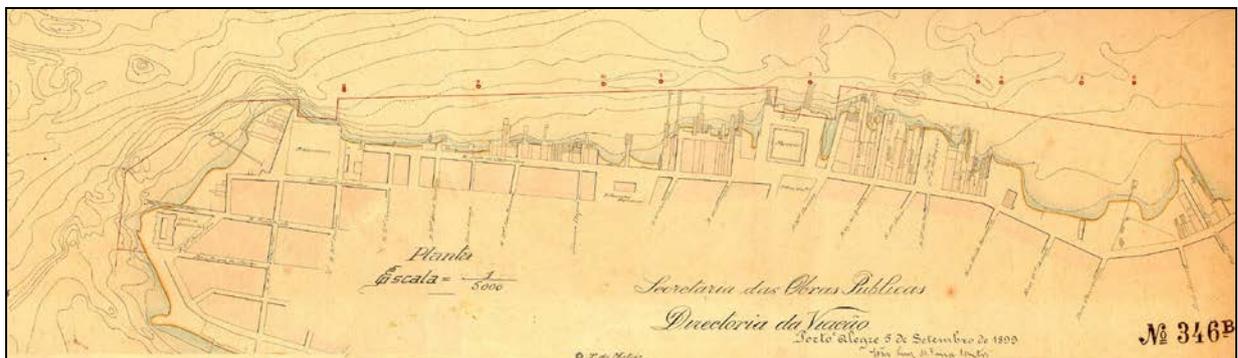


Figura 3: Linha do cais segundo o primeiro projeto elaborado pela Diretoria de Viação Fluvial em 1899, traçada sobre o litoral antes do início das obras do Porto.

Em 5 de outubro de 1900, Faria Santos concluiu o projeto de sua autoria para o cais do porto, afirmando que

¹³¹ LEME, Maria Cristina S. (coord.). **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, FAU / USP, FUPAM, 1999, p. 250.

¹³² Ibidem, p. 250.

o cais projetado constitui evidentemente um dos mais importantes melhoramentos desta cidade, tanto sob o ponto de vista econômico, como estético e sobretudo higiênico, e ao mesmo tempo uma das mais importantes obras deste Estado, quer pela sua magnitude, quer pelos benefícios que trará para o comércio desta praça, cujas relações com o interior do Estado são muito extensas. E isto é o quanto basta para justificar sua construção¹³³.

Em 1904 foi apresentado o projeto *Porto Alegre Porto de Mar*, no qual estava previsto o aprofundamento por dragagem dos canais da linha de navegação da Lagoa dos Patos, da barra até Porto Alegre e do calado, junto ao cais, para permitir a navegação marítima até a cidade e reduzir os custos da navegação comercial¹³⁴. Dessa forma, pretendia-se dotar a cidade de um porto marítimo, que pudesse receber embarcações de grande porte, comunicando-se definitivamente com o Porto de Rio Grande. João José Pereira Parobé descreveu, em relatório ao então presidente do Estado Borges de Medeiros, que

esse melhoramento é um dos que podem trazer mais vantagens a Porto Alegre, pela redução de fretes, podendo mesmo fazer desaparecer a diferença entre os desta capital e os do porto do Rio Grande para as cargas de importação e exportação¹³⁵.

A Diretoria de Viação Fluvial, presidida por Faria Santos, imediatamente remeteu parecer positivo à idéia, afirmando que

parece incontestável a utilidade deste empreendimento, de fácil realização e ao alcance dos recursos materiais do Estado. Ele assegurará a supremacia comercial de Porto Alegre, cuja posição topográfica a destina a ser um vasto

¹³³ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphics d' "A Federação", 1900, p. 99.

¹³⁴ SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Cronologia das Obras do Porto de Porto Alegre, op. cit., s.p.

¹³⁵ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphics d' "A Federação", 1904, p. 13.

entreposto de produção de uma grande parte de nosso Estado¹³⁶.

A elaboração dos projetos de construção do Porto de Porto Alegre e a intenção de dotar a cidade de um porto marítimo não eram ideais originários apenas da vontade dos gestores que trabalhavam para a sua execução. Não agiam baseados apenas em idéias localizadas, mas através de forte influência internacional. Viajavam constantemente para verificar e coletar informações, principalmente em relação aos trabalhos realizados ou em andamento, nas cidades européias, o que demonstrava um pensamento de vanguarda e uma ação em sintonia com os principais processos de implementação portuária em andamento no mundo, naquele momento.

O Secretário das Obras Públicas Candido José de Godoy, em 1908, demonstrou isso, recomendando o exemplo dos “povos mais adiantados” no empenho da abertura de hidrovias que, segundo ele, eram de fundamental importância para o desenvolvimento do Estado e do país:

É princípio incontestado que a navegação deve penetrar tão longe quanto for possível no interior das terras, e os povos mais adiantados não poupam sacrifícios, para que ela se faça em condições cada vez mais favoráveis de calado¹³⁷.

Neste sentido, podem ser citadas ainda, passagens do extenso relatório do Eng. Francisco de Paula Bicalho para a reforma nacional dos portos, denominado *Exposição do plano para a realização do melhoramento dos portos da República - Regime para o melhoramento de Portos*, que expressam, ao longo de suas linhas, a importância dada à construção dos portos brasileiros pelo governo da época. Eram considerados “poderosos instrumentos de riqueza” que alavancavam o desenvolvimento das nações. Percebe-se ainda, claramente, que os modelos

¹³⁶ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphics d' "A Federação", 1904, p. 159.

¹³⁷ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphics d' "A Federação", 1908, p. 25.

seguidos para a estruturação e construção dos portos brasileiros, assim como os planos de intervenções urbanas, tinham origem européia:

Os portos devem ser considerados o traço de união entre viagem terrestre e a navegação marítima, [...] Com tal feição poderão eles ser, de fato, poderosos instrumentos de riqueza [...].

Tal é, de alguns anos para cá, a orientação dos países mais adiantados, que passaram a não considerar os serviços dos portos como objeto de uma verdadeira exploração industrial, que precise produzir lucros diretos[...].

O objetivo que, como semelhante critério, tem em mira os Poderes Públicos, é o desenvolvimento do comércio e das indústrias nacionais, cuja prosperidade constitui a riqueza pública [...] ¹³⁸.

Um exemplo frisante do acerto de semelhante orientação é o porto de Antuérpia, cujo excepcional progresso já preocupa os demais portos europeus, que estão vendo estabelecer-se ali um verdadeiro empório mundial [...].

A facilidade dos transportes, a rapidez das comunicações e o grande progresso em tudo o que diz respeito às relações entre os povos civilizados, tem promovido a mais intensa concorrência comercial por toda a parte [...] ¹³⁹.

Em 1909, o então Secretário das Obras Públicas Candido José de Godoy, ao tratar das obras do Palácio Piratini em relatório dirigido ao Presidente do Estado Carlos Barbosa Gonçalves, descreveu também um projeto urbanístico de grande relevância para cidade que pretendia interligar, através de uma grande avenida, a área portuária com o centro do poder Estadual. (Figura 4)

Apesar de nunca ter sido implementado, o projeto demonstrava claramente a importância que o porto exercia tanto para a cidade como para o Estado:

Ao 1º desenhista Sr. A. Trebbi deve-se o projeto de abertura de uma avenida entre as praças Marechal Deodoro e Senador Florêncio. O plano de conjunto que acompanha este relatório mostra que a avenida em questão, além de vir concorrer para o embelezamento da capital, estabelece

¹³⁸ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphics d' "A Federação", 1908, p. 246.

¹³⁹ Ibidem, p. 247.

uma comunicação muito conveniente entre a parte baixa e a parte alta da cidade, e sua importância será ainda maior se o Governo do Estado conseguir entrar em acordo com o da União, para a cessão das marinhas onde pretende construir o trecho de cais com escadarias, para movimento de passageiros no porto.

A praça Marechal Deodoro deve ser aumentada até o alinhamento da rua General Auto. É um melhoramento que se impõe, reclamado pela posição do Palácio em relação a ela, e com este fim tem o Governo adquirido parte da propriedade dos terrenos do lado de oeste.

Também têm sido compradas as edificações nos fundos do terreno do Palácio, á rua Fernando Machado, espaço que será mais tarde ajardinado de acordo com o plano das obras¹⁴⁰.

Indiscutivelmente, o porto exercia forte influência econômica e simbólica, tanto que a idéia de ligação das dependências portuárias, centro econômico, com o Palácio do Governo, centro do poder, através de uma grande avenida, foi concretamente proposta e quase chegou a ser implementada.

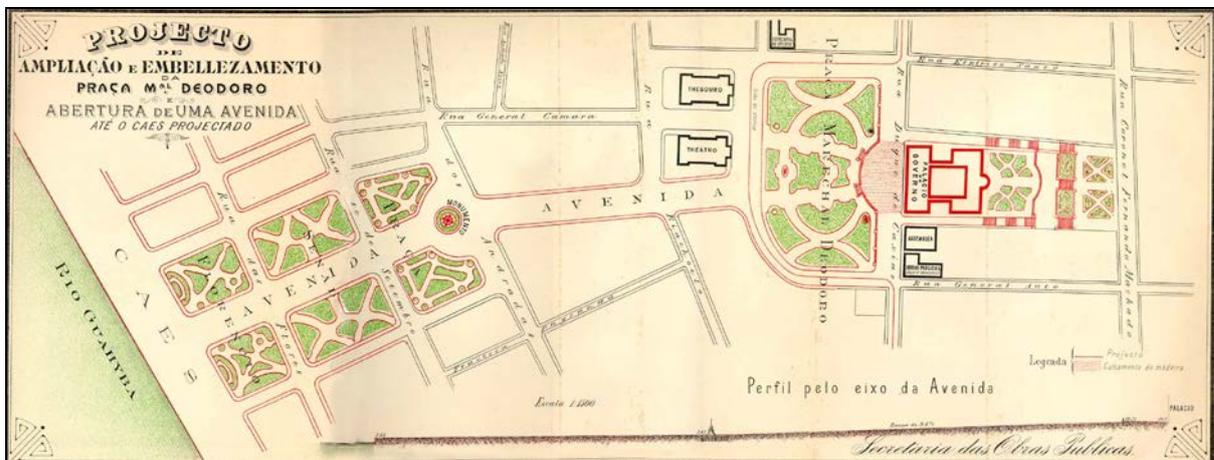


Figura 4: Projeto não executado, datado de 1909, que propôs a abertura de uma grande avenida ligando a Praça da Alfândega, na zona portuária, com a Praça Marechal Deodoro, sede do poder estadual.

Além disso, a escolha da Praça Senador Florêncio, antiga Praça da Quitanda e atual Praça da Alfândega, para abrigar o trecho de cais projetado, que também serviria como local de embarque e desembarque de passageiros, contribuiu,

¹⁴⁰ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphicas d' "A Federação", 1909, p. XII.

e muito, para o desenvolvimento desta idéia (Figura 5). Também a praça, desta forma, se constituiria um espaço de grande representação simbólica, a porta de entrada para a cidade de Porto Alegre, função que passou a desempenhar alguns anos mais tarde com a finalização das obras deste trecho de cais.

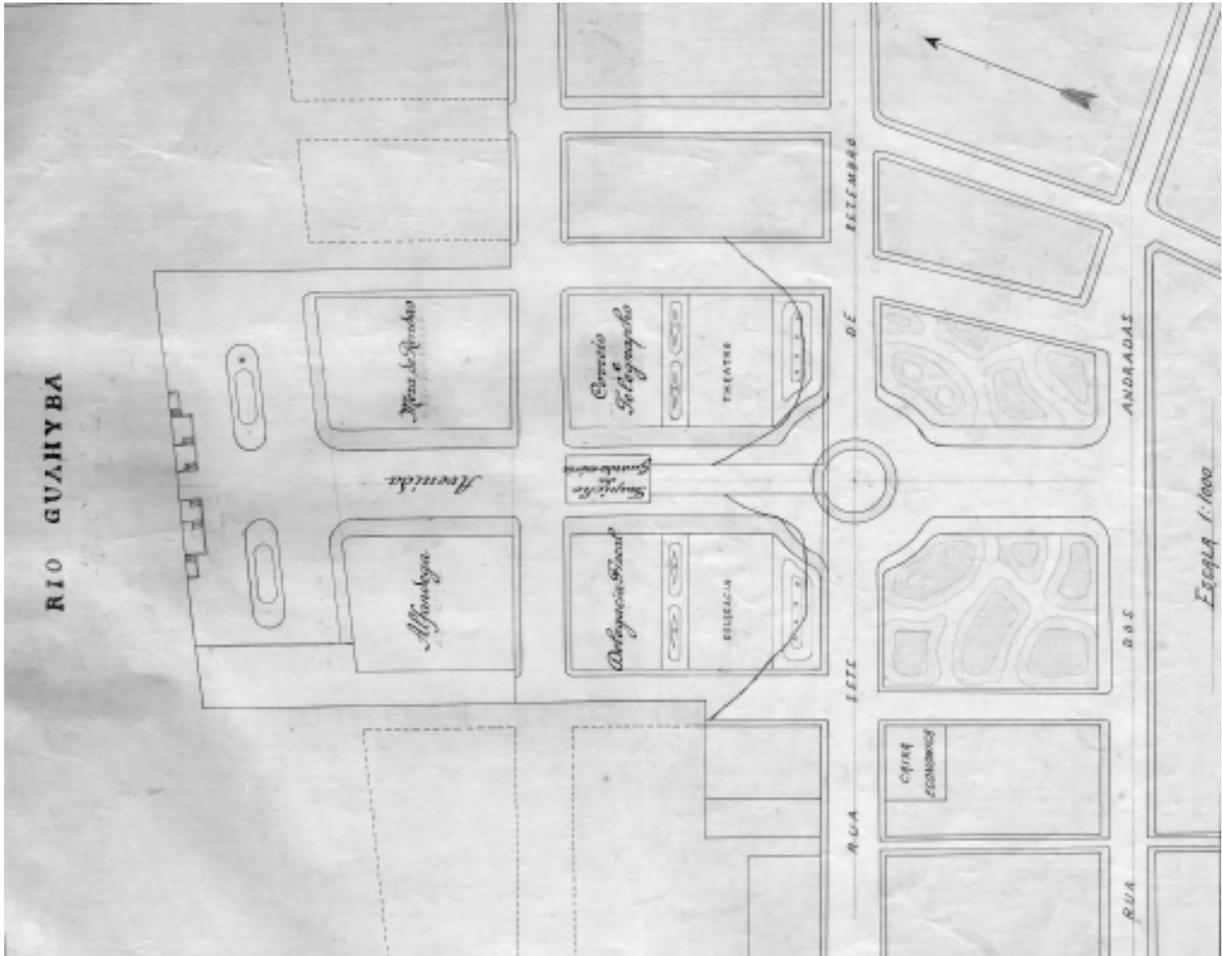


Figura 5: Projeto da Praça da Alfândega e do local previsto para o embarque e o desembarque de passageiros, onde teve início a construção do Cais Mauá.

Conforme relatou o secretário, o projeto também previa a construção de prédios públicos importantes nos terrenos conquistados junto à praça:

Foi organizado o projeto de trecho de cais à praça Senador Florêncio, onde o Governo deseja ter o ponto de contato do porto com a cidade. A realização do melhoramento depende de acordo com o Governo

da União, que sem sacrifício poderá também concorrer para o embelezamento da capital deste Estado, mandando construir os edifícios para as repartições federais sobre o terreno a conquistar ao rio.

Não há em Porto Alegre um local disposto convenientemente para este fim, podendo-se notar que o embarque ou 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.

Todos reconhecem os inconvenientes que daí resultam, perigo mesmo em certas ocasiões de aglomerações de povo¹⁴¹.

Apesar de todas as discussões em torno do projeto de construção do Porto, foi somente no ano de 1911 que a obra teve início. Segundo Franco, as condições necessárias para que o empreendimento tomasse corpo haviam finalmente se tornado claras:

Sensibilizado pelas crescentes necessidades do comércio de Porto Alegre, e porque progrediam as obras da barra de Rio Grande, que assegurariam a tão ardentemente desejada abertura econômica do Estado, o governo estadual cuidou, a partir de 1911, da construção do porto de Porto Alegre¹⁴².

O início das obras se deu através da publicação do edital de concorrência para a construção do cais e da aceitação da proposta do engenheiro Rudolpho Ahrons, que possuía importante escritório de engenharia e arquitetura na cidade. Foram definidos aterros às margens naturais do Guaíba, que proporcionaram espaço para a construção da Avenida Sepúlveda e de edifícios públicos, federais e estaduais importantes que a margearam, como o dos Correios e Telégrafos, o da Delegacia Fiscal e o da Alfândega. Nesse mesmo ano, o Congresso Federal aprovou o artigo 60 da Lei de Orçamento Federal, concedendo ao Estado favores para a construção do porto da Capital¹⁴³.

¹⁴¹ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphics d' "A Federação", 1909, p. XXXII.

¹⁴² FRANCO, Sérgio da Costa, op. cit., p. 325.

¹⁴³ SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Cronologia das Obras do Porto de Porto Alegre, op. cit., s.p.

No ano de 1912, foram previstas as obras de construção do muro do cais e armazéns, bem como aterros e calçamento da rua do porto (atual Av. Mauá), instalações e aparelhagem para o porto marítimo, obras de dragagem e diques para a proteção dos canais. Projetava-se um trecho de cais para navegação fluvial com 416m de extensão, para navios de até 2m de calado; um trecho para navegação costeira, com 917m de extensão, para navios de até 4m de calado; e um trecho para navegação oceânica, com 400m de extensão e capacidade para atender navios de até 5m de calado. A extensão total prevista era de 1787m, com docas de 280m¹⁴⁴.

Em 1913 foi concluído o primeiro trecho de 140 m de cais em frente à Praça da Alfândega. Nesse aterro foram construídos, logo após, os prédios da Delegacia Fiscal (hoje Museu de Artes do Rio Grande do Sul), dos Correios e Telégrafos (hoje Memorial do Rio Grande do Sul) e da Alfândega, projetos do arquiteto alemão Theodor Wiedersphan, que trabalhava para a firma do engenheiro Rudolpho Ahrons¹⁴⁵.

Ainda nesse ano, a Diretoria de Viação Fluvial se pronunciava a respeito da reorganização da Secretaria de Estado das Obras Públicas, em que os serviços de viação terrestre ficavam, a partir daquele momento, separados dos de viação fluvial. Foi criada mais uma diretoria para atender os serviços de viação, informando que continuava na direção dos serviços de viação fluvial o diretor da antiga Diretoria de Viação, engenheiro João Luiz de Faria Santos. O relatório desse ano informava também o cancelamento da primeira concorrência para a construção do porto e anunciava a abertura de uma nova, apresentando-se para a execução dos trabalhos as seguintes empresas: C. J. Wills & Sons, Société Française d'Enterprise de Dragages et de Travaux Publics e Chouffour & Goetze. Os resultados da concorrência foram apresentados logo a seguir:

A Diretoria de Via o Fluvial, em edital de 18 de junho do ano p. f. e publicado na imprensa desta Capital, Rio de Janeiro, Buenos Aires e Montevideo, chamou concorrentes para a constru o do porto desta cidade e melhoramento dos canais interiores.

¹⁴⁴ SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Cronologia das Obras do Porto de Porto Alegre, op. cit., s.p.

¹⁴⁵ LEME, Maria Cristina S. (coord.), op. cit., p. 250.

As propostas dos diversos concorrentes que se apresentaram foram abertas e examinadas pela Comissão competente em 18 de outubro seguinte, sendo aceita pelo governo, como mais vantajosa, a da Société Française D'Enterprise de Dragages et de Travaux Publics¹⁴⁶.

3.4. O PLANO DE MELHORAMENTOS

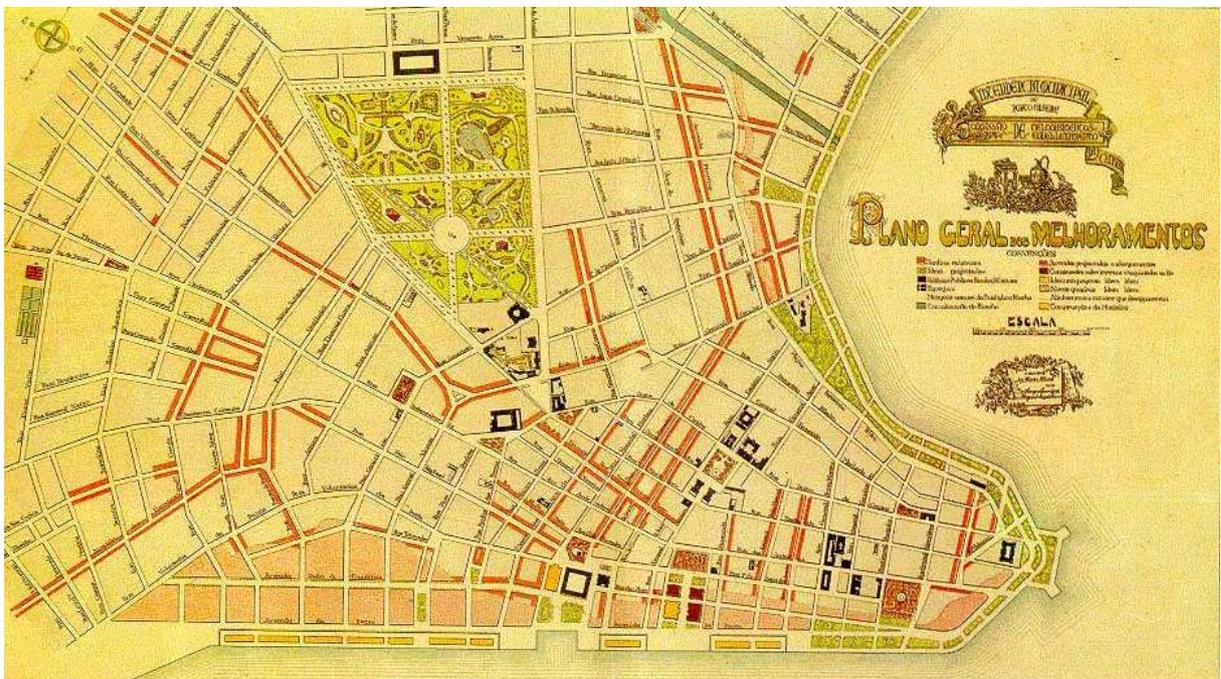


Figura 6: Plano Geral de Melhoramentos, de autoria do Engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel, datado de 1914.

Em 1914, logo depois de o governo do Estado ter assumido a construção do porto com instalações modernas, o Engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel foi convocado pelo prefeito José Montauray (1889-1924) para elaborar o Plano Geral de

¹⁴⁶ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphicas d' "A Federação", 1914, p. 52.

Melhoramentos para a cidade de Porto Alegre¹⁴⁷ (Figura 6). De inspiração claramente haussmaniana¹⁴⁸, como lembra Pesavento, propunha a abertura de grandes avenidas arborizadas lateralmente ou com canteiros centrais, bem ao gosto dos *boulevards* franceses. Embora enfatizasse o sistema viário, o plano não deixava de propor parques, jardins e alguns novos equipamentos, adequando-se perfeitamente ao modelo do urbanismo francês, tão em voga nesse período. As medidas propostas por Maciel tinham por objetivo não só a adequação e melhoria da área central, como também previa o envolvimento da cidade como um todo, propondo, a partir da área de aterro onde foi instalado o novo porto, um esquema estruturador de espaços, com a interseção de importantes avenidas¹⁴⁹. Sem dúvida, uma das principais preocupações de Maciel, na qual se centrava o eixo principal de seu plano, era a reorganização do espaço central da cidade relacionando-o à construção do novo porto, fazendo com que a comunicação deste com a zona comercial da cidade ficasse mais facilitada, permitindo a circulação de mercadorias, veículos e pessoas. Para isso, Maciel previa a abertura de novas e largas avenidas paralelas à linha do novo cais e o alargamento e extensão de vias perpendiculares a ela sobre a grande área de aterro conquistada do Guaíba.

A avenida Júlio de Castilhos, traçada com largura de 30 metros e uma extensão de 1.400 metros de comprimento entre a Rua Ramiro Barcelos e a Marechal Floriano, e a Avenida do Porto, traçada entre esta e o novo cais, com largura de 20 metros, correspondiam ao perímetro nodal do centro da cidade que reunia o comércio atacadista e varejista, o Mercado Público, os bancos, órgãos administrativos e o porto. Tinham por objetivo desafogar o trânsito, melhorando a circulação e a interligação de espaços importantes no centro da cidade. A primeira converteu-se em uma das prioridades da administração de Otávio Rocha, enquanto a segunda foi executada de imediato, em conjunto com a construção do novo cais. A abertura da Avenida do Porto, hoje denominada Avenida Mauá, ao longo do aterro que se consolidava nas margens do Guaíba, também tinha a intenção de separar os

¹⁴⁷ INTENDÊNCIA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. *Relatório do Projeto de Melhoramentos e orçamentos apresentado ao Intendente Municipal Dr. José Montauray de Aguiar Leitão pelo engenheiro arquiteto João Moreira Maciel da Comissão de Melhoramentos e Embelezamento da capital: 1914*. Porto Alegre: Oficinas Graphics d' "A Federação", 1927.

¹⁴⁸ PESAVENTO, Sandra Jatahy, op. cit., p. 279.

¹⁴⁹ LEME, Maria Cristina S. (coord.), op. cit., p. 379.

armazéns da Alfândega da linha de construção das novas quadras: “Esta avenida a que demos a denominação de Avenida do Porto, tem a largura de 20 metros, entre a linha de novas construções e o gradil que circunda os armazéns da Alfândega”¹⁵⁰.

A preocupação estética com as novas construções esteve também presente nas intenções de Maciel, que considerava necessário que a Intendência Municipal formulasse uma

lei especial para só permitir que se levantem edifícios de certa natureza, certa altura, e obedecendo a certas linhas arquitetônicas, para desta forma constituírem desde logo uma norma para que outros edifícios congêneres modificassem a atual construção da capital, que muito deixa a desejar, sobretudo pelo lado estético¹⁵¹.

Apesar de não ter sido implantado efetivamente, este plano serviu como base para diversas propostas executadas posteriormente, como por exemplo, a abertura da grande Avenida Borges de Medeiros, com a finalidade de integrar a área central da cidade à zona sul, aproximando as margens principais do Guaíba. Essa era uma das principais intenções de Maciel que, já em 1914, previa ser impraticável ao desenvolvimento viário da cidade as fortes ladeiras representadas pelas ruas transversais à Rua dos Andradas¹⁵². Somente em 1924 esta avenida começou a ser aberta. O viaduto Otávio Rocha, responsável pela transposição da colina, projetado pelo engenheiro Manoel Itaquy, foi inaugurado em 1932, e a avenida somente se completou na administração de Loureiro da Silva (1938-1943)¹⁵³.

O Plano de Melhoramentos de Maciel constituiu-se em um importante documento que atestou o início da modernidade urbana em Porto Alegre. Conforme indica Pesavento, “a ousadia de sua concepção, a inserção do sonho moderno nos

¹⁵⁰ INTENDÊNCIA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, op. cit., p. 05.

¹⁵¹ Ibidem, p. 14.

¹⁵² Ibidem, p. 11.

¹⁵³ LEME, Maria Cristina S. (coord.), op. cit., p. 296.

quadros do urbanismo coube a Maciel, na gestão Montaury”¹⁵⁴.

3.5. UM NOVO CAIS COMEÇA A OPERAR

Os armazéns destinados ao depósito de mercadorias, erguidos em parte do cais de Porto Alegre, foram entregues prontos à Secretaria da Fazenda em 25 de janeiro de 1915, o que dotou a cidade de parte de sua área portuária em condições de operabilidade. Porém, as obras de construção do porto da capital e da abertura dos canais da Lagoa dos Patos e do Guaíba, contratados com a Société Française d’Enterprises de Dragages et de Travaux Publics, não haviam sido ainda iniciadas. Os motivos para esse atraso deviam-se à companhia mencionada, que alegou dificuldades financeiras advindas da eclosão da Primeira Guerra Mundial na Europa.

Faria Santos relatou o pedido de adiamento da execução dos trabalhos no porto de Porto Alegre em função dos acontecimentos imprevistos que ocorriam na Europa, afirmando que havia sido suspenso o início das obras. Pesaroso, concluiu dizendo:

Concluo fazendo os mais ardentes votos a fim de que cesse breve a conflagração européia, oriunda da condição humana. Somos todos vítimas desta explosão de ruins paixões. Esta catástrofe constitui indelével mancha na reputação dos governantes das nações a quem o Passado confiou a guarda e direção da civilização. Saúde e Fraternidade¹⁵⁵.

¹⁵⁴ PESAVENTO, Sandra Jatahy, op. cit., p. 281.

¹⁵⁵ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS, Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphics d’ “A Federação”, 1915, p. 254.

Após sucessivos pedidos de prorrogação das obras de construção do Porto de Porto Alegre por parte da Société Française d'Enterprises de Dragages et de Travaux Publics, a Secretaria de Obras Públicas decidiu rescindir o contrato acertado. A continuidade das obras se deu com a contratação da firma Pereira & Cia. em 1917, quando foi concluído o aterro entre a rua Sete de Setembro e a rua Siqueira Campos, até a Praça da Harmonia, e iniciou-se a construção do cais da Praça da Alfândega em direção ao mercado¹⁵⁶.

Em 1918, data oficial do efetivo início da obra, estavam construídos apenas 166m de cais, que serviam fundamentalmente   movimentac o de passageiros¹⁵⁷.

Em 1920 foi iniciada a construção de um edifício em "estilo neoclássico moderno"¹⁵⁸ que fora encomendado para conter a Administração do Porto, a Mesa de Rendas, a Junta Comercial e a Repartição de Higiene, projeto do Engenheiro Theóphilo Borges de Barros. Este edifício, hoje sede da Secretaria da Fazenda do Estado, está localizado atrás do prédio dos Correios e Telégrafos, hoje Memorial do Rio Grande do Sul.

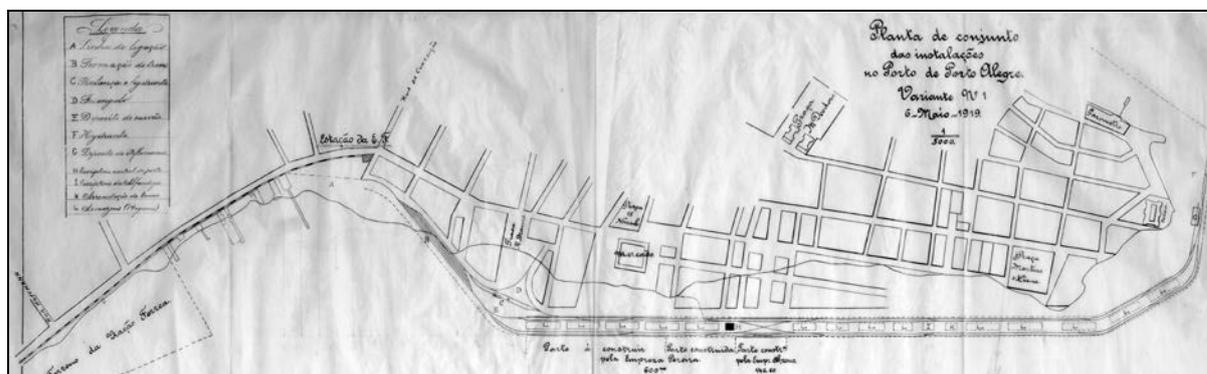


Figura 7: Planta Geral do porto de Porto Alegre no ano de 1919, onde se observa o local destinado à Estac o Férrea, a linha do cais j é construído, assim como a do seu antigo litoral.

¹⁵⁶ LEME, Maria Cristina S. (coord.), op. cit., p. 250.

¹⁵⁷ SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit., p. 21.

¹⁵⁸ SECRETARIA DE OBRAS P BICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphics d' "A Federação", 1920, p. 16.

A abertura ao tráfego de embarcações do primeiro trecho de cais do novo porto da cidade se deu em 1º de agosto de 1921, e contava com um total de 300m de cais de cabotagem, um armazém regular —o Armazém B1¹⁵⁹— e outro provisório, um edifício administrativo e dois guindastes junto ao Pórtico Central. (Figura 7) O jornal “A Manhã” destacou, em sua edição de 20 de julho do mesmo ano, a notícia da inauguração do primeiro trecho de cais do Porto de Porto Alegre, informando que, a partir daquele momento, todas as cargas e descargas realizadas na cidade estariam submetidas às normas de fiscalização do novo porto:

No dia 1º de agosto próximo, será aberto ao tráfego o primeiro trecho de cais desta capital, assim como os respectivos armazéns e aparelhos de carga e descarga do porto.

[...] será obrigatória a descarga no trecho de cais a ser inaugurado e depois recolhida aos pátios ou armazéns do porto, a partir daquele dia, toda e qualquer mercadoria de importação estrangeira sujeita a despacho alfandegado, continuando o embarque e o desembarque de produtos nacionais a serem feitos nas docas, trapiches e pontes particulares, sujeitos, porém, à fiscalização do porto e ao pagamento das taxas de utilização e conservação do porto.

Assim, qualquer operação de embarque, desembarque e baldeação de mercadorias, realizada na bacia do porto, seja ou não efetuada junto ao trecho de cais inaugurado, somente se poderá realizar depois de satisfeitas as exigências legais, estaduais e federais, quando existirem e na presença do empregado que for previamente designado em virtude do pedido feito pelos interessados à administração do porto¹⁶⁰.

Os armazéns do grupo central, juntamente com o Pórtico, estruturas estas encomendadas à firma francesa Daydé de Paris¹⁶¹, ainda estavam em construção, assim como parte do grande aterro que foi conquistado junto ao Guaíba, uma área de aproximadamente 180 metros.

¹⁵⁹ Convém explicitar que o conjunto de armazéns edificados a partir do Pórtico Central em direção à ponta da península, ou oeste, foi identificado pela letra A acompanhada por um número que, iniciando pelo número 1, enumerava seqüencialmente cada armazém que compunham o cais de Longo Curso. Do mesmo modo, em direção oposta, os armazéns foram identificados pela letra B acompanhada do respectivo número, designando, assim, o cais de Cabotagem. Ligando estes dois cais, o conjunto central de armazéns composto pelo Pórtico Central e Armazéns A e B.

¹⁶⁰ INAUGURADO o primeiro trecho de Cais do Porto de Porto Alegre. **A Manhã**. Porto Alegre, 20 de jul. 1921.

¹⁶¹ LEME, Maria Cristina S. (coord.), op. cit., p. 250.

Faria Santos relatou que, junto à Praça da Harmonia, “o Governo do Estado desapropriou amigavelmente, por conta da Costeria, os prédios ns. 11 a 23, todos de numeração ímpar, pela quantia de 172 contos”¹⁶², permitindo, dessa forma, a ampliação da área útil daquele local que passaria, a partir de então, a abrigar as instalações necessárias para a fabricação dos blocos de concreto utilizados na construção do muro de contenção junto ao Guaíba, possibilitando a execução do aterro de mais um trecho de 250m de cais. Os arquivos do antigo DEPRC, hoje SPH, guardam duas fotos históricas que foram tiradas no dia 22 de março de 1921, data que foi comemorada a continuidade das obras de construção do cais, com o afundamento do primeiro bloco de concreto utilizado para a contenção das águas do Guaíba. Ao solene ato compareceram figuras ilustres como o então Presidente Borges de Medeiros e o Eng. Henrique Hausser, responsável pela execução das obras do porto da Capital. (Figura 8)



Figura 8: Fotografia do evento comemorativo à continuidade das obras do Porto de Porto Alegre em 1921. Ao ato compareceram o então Presidente Borges de Medeiros e o Eng. Henrique Hausser, responsável pela execução das obras.

¹⁶² SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphicas d' "A Federação", 1921, v. 2, p. 103.

Afixada ao primeiro bloco que submergiu nas águas escuras do Guaíba, a placa de bronze comemorativa ao evento permaneceu por muitas décadas no fundo do lago, até que em fevereiro de 2001, com a dragagem de extensa área junto ao Cais Mauá, emergiu, juntamente com a areia retirada, para permanecer como testemunho incontestado da grande epopéia que representou a construção do Porto de Porto Alegre. (Figuras 9 e 10)



Figuras 9 e 10: Fotografias do primeiro bloco de concreto lançado às águas do Guaíba em 1921 e da placa comemorativa que estava afixada a esta peça.

O ano de 1922 marcou a data da inauguração oficial do Porto de Porto Alegre (Figura 11). Nesse momento se encontravam concluídos 924m de cais, sendo 355m com 6m de calado, proporcionando o atracamento de embarcações de maior porte, e 569m com 4m de calado. No mesmo ano, chegaram doze guindastes e oito armazéns encomendados à firma francesa Daydé de Paris. O projeto para a execução das docas sofreu modificações, passando de uma, prevista inicialmente, para três, que se iniciariam na face leste do Mercado Público, e em frente à Viação Férrea, e continuariam em direção ao extremo oeste do cais de 6m. Em março desse mesmo ano foi entregue à exploração comercial o Armazém A do grupo central e, em 15 de agosto, o Armazém B2¹⁶³.

¹⁶³ SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Cronologia das Obras do Porto de Porto Alegre, op. cit., s.p.

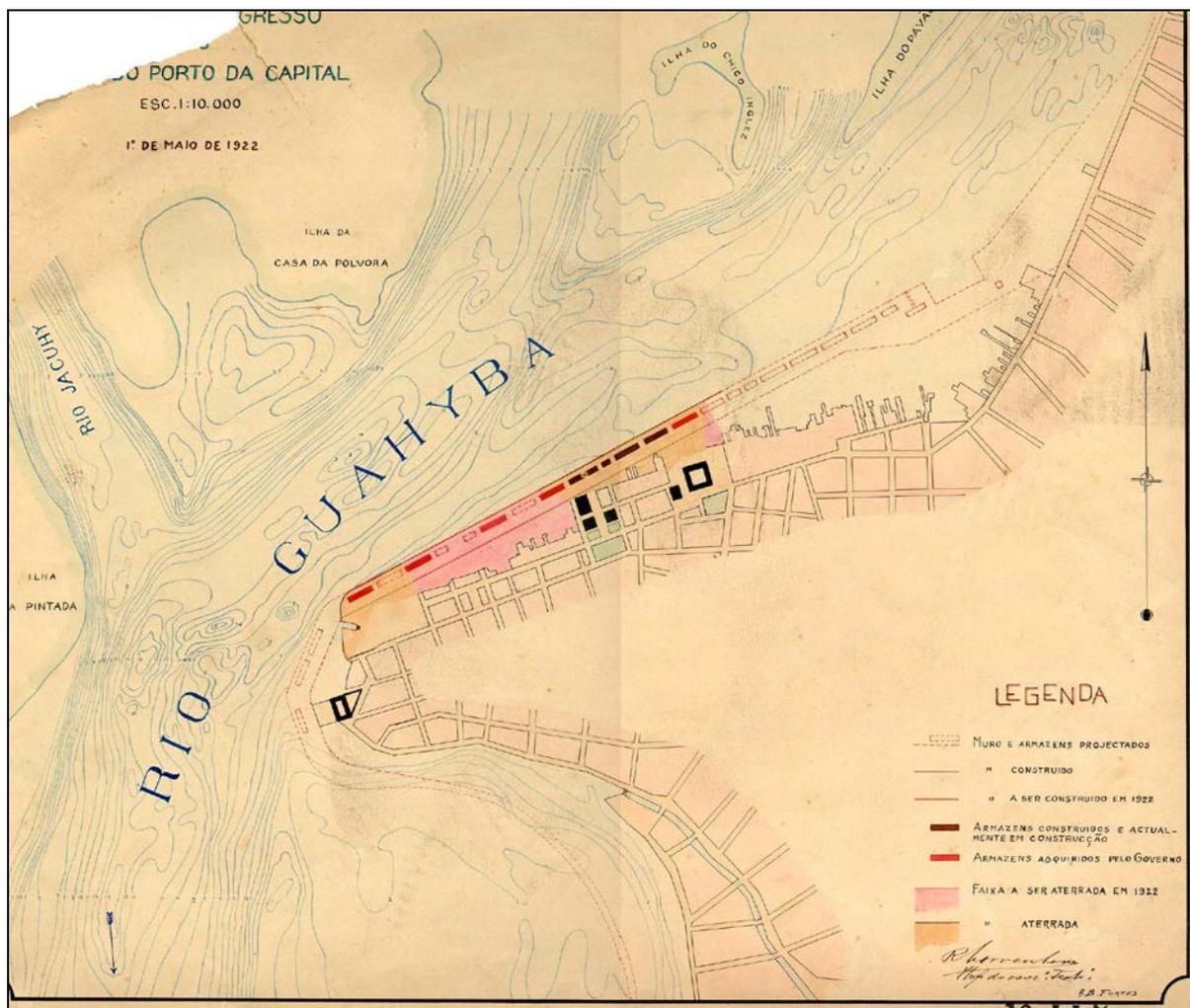


Figura 11: Estágio das obras do Porto de Porto Alegre quando de sua inauguração oficial, em 1922.

Estas obras aparelharam ainda mais o cais do porto, o que permitiu suportar um movimento cada vez maior de embarcações, fato este que não tardou a ocorrer, fazendo com que se apostasse na supremacia do porto da Capital em relação ao de Rio Grande:

A movimentação do porto durante o mês de agosto faz supor uma arrecadação significativa e um aumento do número de embarcações e movimento do cais. As estimativas são de um movimento superior ao porto de Rio Grande¹⁶⁴.

¹⁶⁴ SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Cronologia das Obras do Porto de Porto Alegre, op. cit., s.p.

De fato, a partir da inauguração oficial, verificou-se um grande incremento na movimentação portuária de Porto Alegre. Em 1919 atracaram no porto 438 embarcações, em 1920 foram 1.062 e, apenas em agosto de 1921, operaram 1.637 embarcações. Em 1922, carregaram e descarregaram no porto da capital um total de 22.565 embarcações, sendo 1.396 de longo curso e cabotagem, e as restantes de navegação fluvial¹⁶⁵.

O movimento revolucionário de 1923 desacelerou o ritmo das obras do porto, provocando a diminuição do quadro de pessoal, bem como o adiamento da concorrência pública para a construção dos demais armazéns. O conjunto de edificações do grupo central estava concluído e era composto pelos Armazéns A e B e Pórtico Central, uma grandiosa estrutura metálica erguida entre os dois armazéns com frontões recobertos por vitrais em cristal transparente, que conformava um grande espaço aberto e coberto no coração do porto da cidade. (Figura 12)

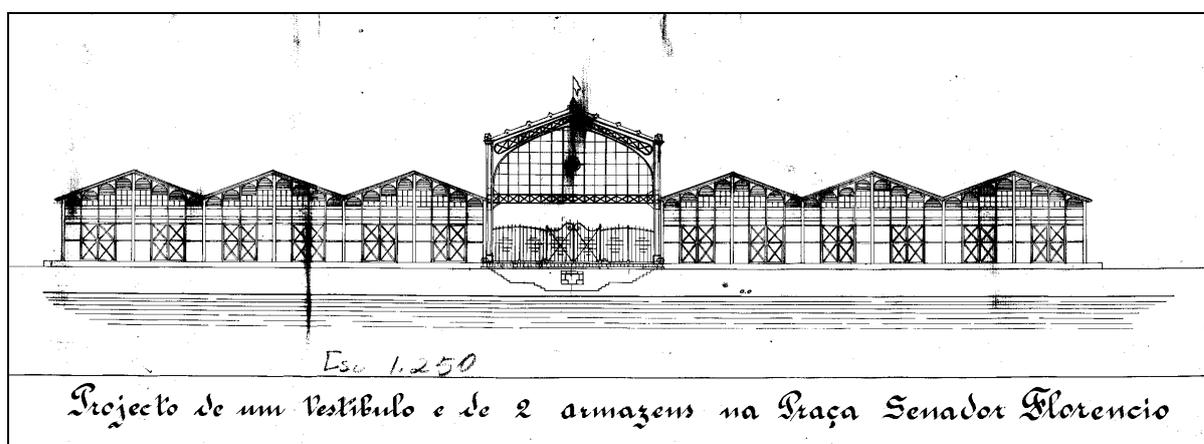


Figura 12: Elevação do projeto do Pórtico Central e dos Armazéns A e B do Porto de Porto Alegre.

Neste local desembarcavam e circulavam passageiros que tinham como destino Porto Alegre e que, a partir dele, descortinavam a primeira vista da cidade. A paisagem, emoldurada pelo rendilhado do Pórtico Central, iniciava-se a partir da atual Av. Sepúlveda, ladeada pelos torreões dos edifícios dos Correios e Telégrafos

¹⁶⁵ SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Cronologia das Obras do Porto de Porto Alegre, op. cit., s.p.

e da Delegacia Fiscal, estruturando um eixo visual que culminava na Praça da Alfândega. Desde o início da sua criação, junto à Rua da Praia, a Praça da Alfândega se constituiu em um dos principais e mais importantes espaços da cidade, agregando uma série de valores simbólicos que, a partir desse momento, passaram a ser reforçados com a presença deste grandioso conjunto arquitetônico. Por este motivo, pode-se afirmar que este local constituía (e ainda constitui) simbolicamente, conforme já mencionado, a “porta principal” de acesso à cidade.

Durante todo o processo que culminou com a inauguração de um novo porto para a cidade de Porto Alegre, sua margem natural, delineada pelas águas do Guaíba, sofreu intensas e profundas alterações. O grande aterro que conquistou a área necessária para a construção, primeiramente do Cais Mauá e posteriormente dos demais setores do porto, forjou uma nova margem de contato entre a cidade e o Lago. A ação do homem, em busca do progresso, modificou radicalmente o mapa urbano da área central de Porto Alegre, imprimindo-lhe um novo perfil. (Figuras 13, 14 e 15)



Figura 13: Mapa da área central da cidade de Porto Alegre no ano de 1881, quando ainda não haviam sido iniciadas as obras de construção do futuro Porto de Porto Alegre.

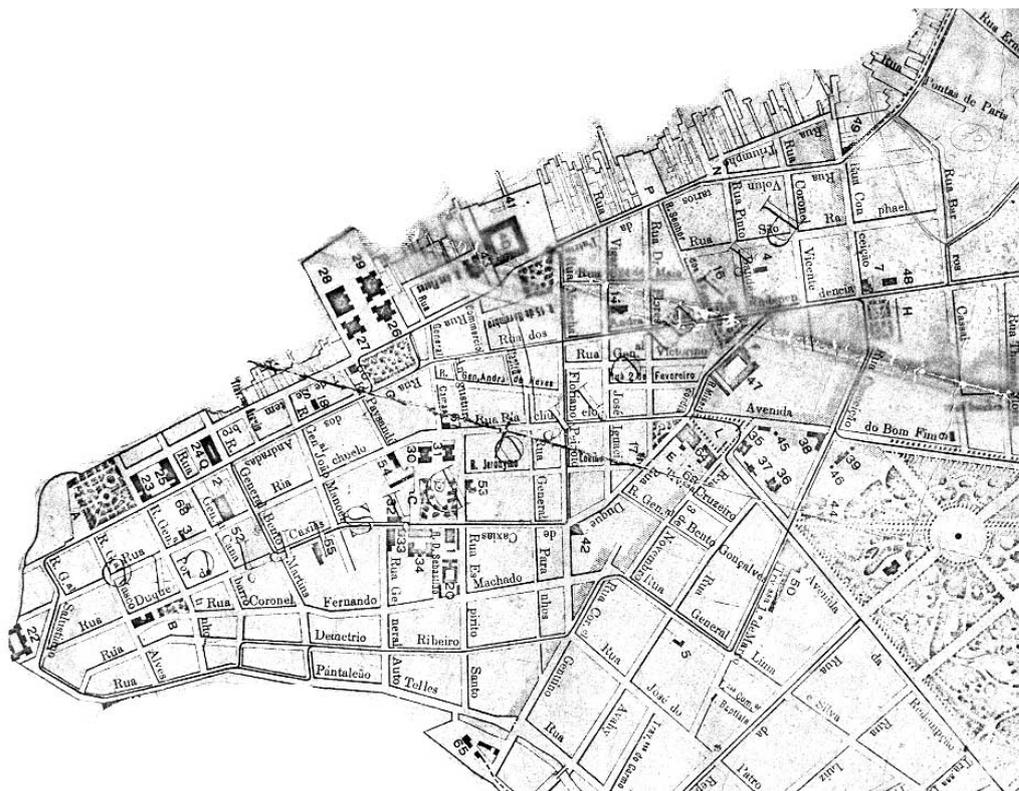


Figura 14: Mapa da área central da cidade de Porto Alegre no ano de 1916, onde se notam as primeiras intervenções junto à margem do Guaíba, aqui representadas pelo aterro no prolongamento da Praça da Alfândega, que compôs o primeiro trecho de cais construído.

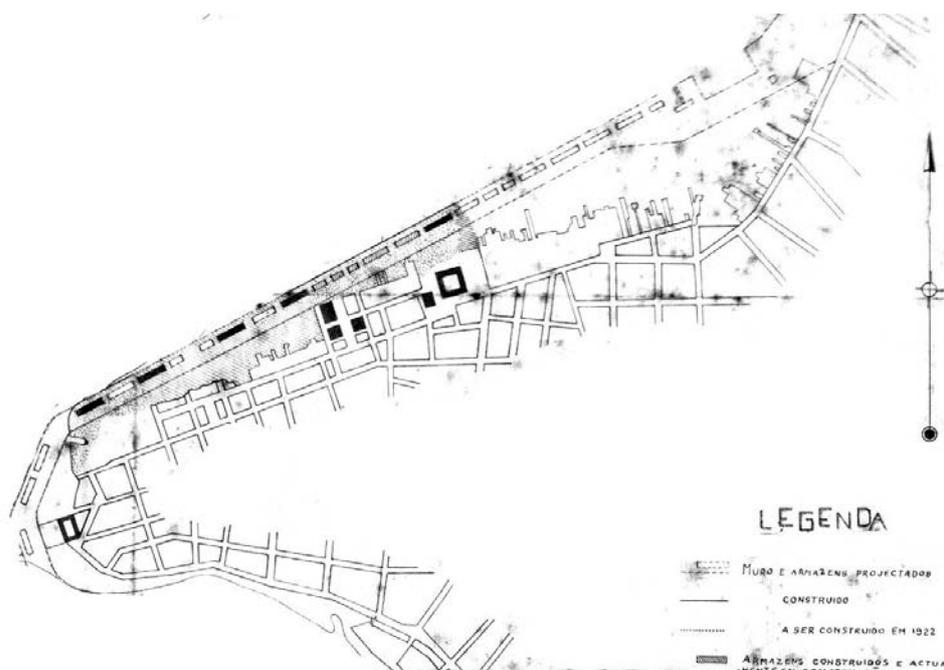


Figura 15: Mapa da área central de Porto Alegre no ano de 1922, ano da inauguração oficial do Porto de Porto Alegre, onde se observa a nova margem de contato entre a cidade o Guaíba e sua projeção, em direção aos futuros Cais Navegantes e Marcílio Dias.

A partir de 1924 foram empreendidas em Porto Alegre vultosas obras viárias como as já citadas, a abertura da avenida Borges de Medeiros e a construção do viaduto Otávio Rocha, ligando a zona portuária com a zona sul, imprimindo em definitivo, conforme qualifica Leme, a imagem de modernidade na cidade.¹⁶⁶ Junto com as obras do porto, foram também abertas, em área de aterro, as avenidas Júlio de Castilhos e do Porto, hoje Avenida Mauá, projetadas por Maciel em seu Plano de Melhoramentos. Ambas as avenidas se iniciavam no Pórtico Central do cais do porto indo a primeira em direção oposta à ponta da península, acidente geográfico que caracteriza a área central de Porto Alegre, a oeste, e a segunda em direção a ela. Nesse ano, o cais de 6m de calado da Praça da Alfândega até a Praça da Harmonia foi concluído¹⁶⁷.

Algumas benfeitorias no cais foram realizadas nesse período, como a construção de duas salas de espera para passageiros, localizadas nos extremos dos Armazéns A e B, junto ao Pórtico Central. Essa atitude comprova que, desde a sua origem, este conjunto arquitetônico teve por função o embarque e desembarque de passageiros que utilizavam os meios de transporte fluvial para realizarem os seus deslocamentos. No relatório do Eng. Trajano Ribeiro, auxiliar da Comissão das Obras do Porto, podem ser conferidas as seguintes informações:

A pedido do Sr. Administrador do Porto e de acordo com as vossas instruções, construímos duas salas de espera, uma para homens e outra para senhoras, nos extremos dos armazéns A e B, com comunicação direta para o Pórtico Central.

Estas salas, que possuem instalações completas de esgotos, onde foram ligados aparelhos sanitários de primeira qualidade, as paredes internas revestidas de azulejo branco e o piso de mosaico floreado, constituem uma comodidade ao público e aos passageiros que por ali embarcam ou desembarcam¹⁶⁸.

¹⁶⁶ LEME, Maria Cristina S. (coord.), op. cit., p. 251.

¹⁶⁷ Ibidem, p. 296.

¹⁶⁸ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre: Oficinas Graphicas d' "A Federação", 1924, v. 2, p. 252-255.

Em 1925, as obras do porto incluíram a execução de linhas férreas, o calçamento na área do cais e a conclusão dos Armazéns A3 e A4. Nesse ano, 18.375 embarcações freqüentaram o cais, tendo sido movimentado um total de 702.070 toneladas de mercadorias¹⁶⁹.

Em julho de 1927, encontravam-se concluídos 1.891,64m lineares de cais, divididos da seguinte forma: 895,92m de cais com 6m de calado, 565,72m de cais com 4m de calado e 430,00m de docas. O Armazém A5 estava concluído, e o A6 se encontrava em fase de construção.

A extinção da Comissão de Obras do Porto de Porto Alegre, pelo Decreto 4077, de 20 de junho, ocorreu no ano de 1928, e as obras, ainda não totalmente concluídas, passaram então a ser responsabilidade da Diretoria da Viação Fluvial.

Em 1930, 2.181,33m de cais já haviam sido concluídos (incluindo as docas), e o porto de Porto Alegre se equiparou ao de Rio Grande na movimentação do volume de cargas¹⁷⁰. (Figura 16)

A década de 1930 pôs fim, tanto em nível estadual como federal, ao modelo político e econômico característico da República Velha, iniciando o processo de estatização e centralização administrativa e econômica.

A mecanização do campo e a industrialização provocaram um grande acréscimo nas atividades portuárias, tornando-se necessária a continuidade da ampliação do porto, que ocorreu com a execução de mais aterros e construção de cais até o Largo da Conceição. Em 1940 iniciou-se a parte final do cais, do largo até a Avenida Sertório, numa extensão de 2.600m¹⁷¹.

¹⁶⁹ SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Cronologia das Obras do Porto de Porto Alegre, op. cit., s.p.

¹⁷⁰ Ibidem, s.p.

¹⁷¹ LEME, Maria Cristina S. (coord.), op. cit., p. 251.

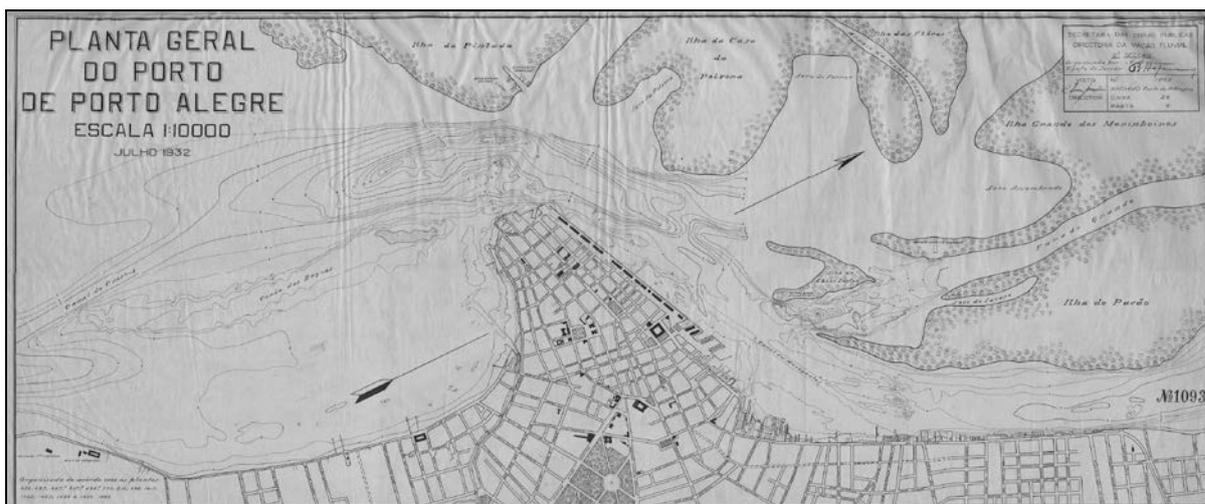


Figura 16: Planta Geral do Porto de Porto Alegre, datada de julho de 1932.

Em março de 1947, foi lançada a pedra fundamental da construção do edifício-sede da administração do Porto. Os trabalhos estiveram a cargo do Eng. João André Bergallo, representante da empresa A. D. Aydos Engenheiros e Cia. Ltda., vencedora da concorrência pública da qual participaram três grandes empresas de engenharia da época. O prédio de seis pavimentos localizado à beira do Guaíba, entre os Armazéns B e B1, passou a abrigar, desde a sua inauguração, a sede do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), autarquia estadual criada em 1951, que ficou responsável pela administração e exploração comercial do porto, de acordo com a concessão ao Estado do Rio Grande do Sul.

Entre 1947 e 1949, durante o governo do General Eurico Gaspar Dutra, o Departamento Nacional de Obras e Saneamento construiu o Cais Navegantes que, após concluídas as três etapas de obras pelas quais passou, apresentou uma extensão total de 3.506,96m. O Cais Marcílio Dias foi construído logo a seguir, entre os anos de 1951 e 1956, nos governos de Getúlio Vargas e Café Filho, e apresentou uma extensão de 1.435m¹⁷². Apesar da conclusão das obras dos cais, os aterros que os uniriam com a cidade foram executados lentamente, ficando totalmente

¹⁷² Podem ser encontradas na literatura, divergências expressivas no que diz respeito ao dimensionamento de ambos os cais que compõem o Porto de Porto Alegre. Devido ao fato de que a construção do porto passou por diferentes e extensas etapas, cada período de sua história foi documentado tendo como base as obras concluídas ou em fase de conclusão. Para manter a fidelidade das citações dos autores e obras pesquisadas para a elaboração deste trabalho, as informações obtidas estão aqui apresentadas com sua redação original.

prontos somente em 1958¹⁷³.(Figura 17)

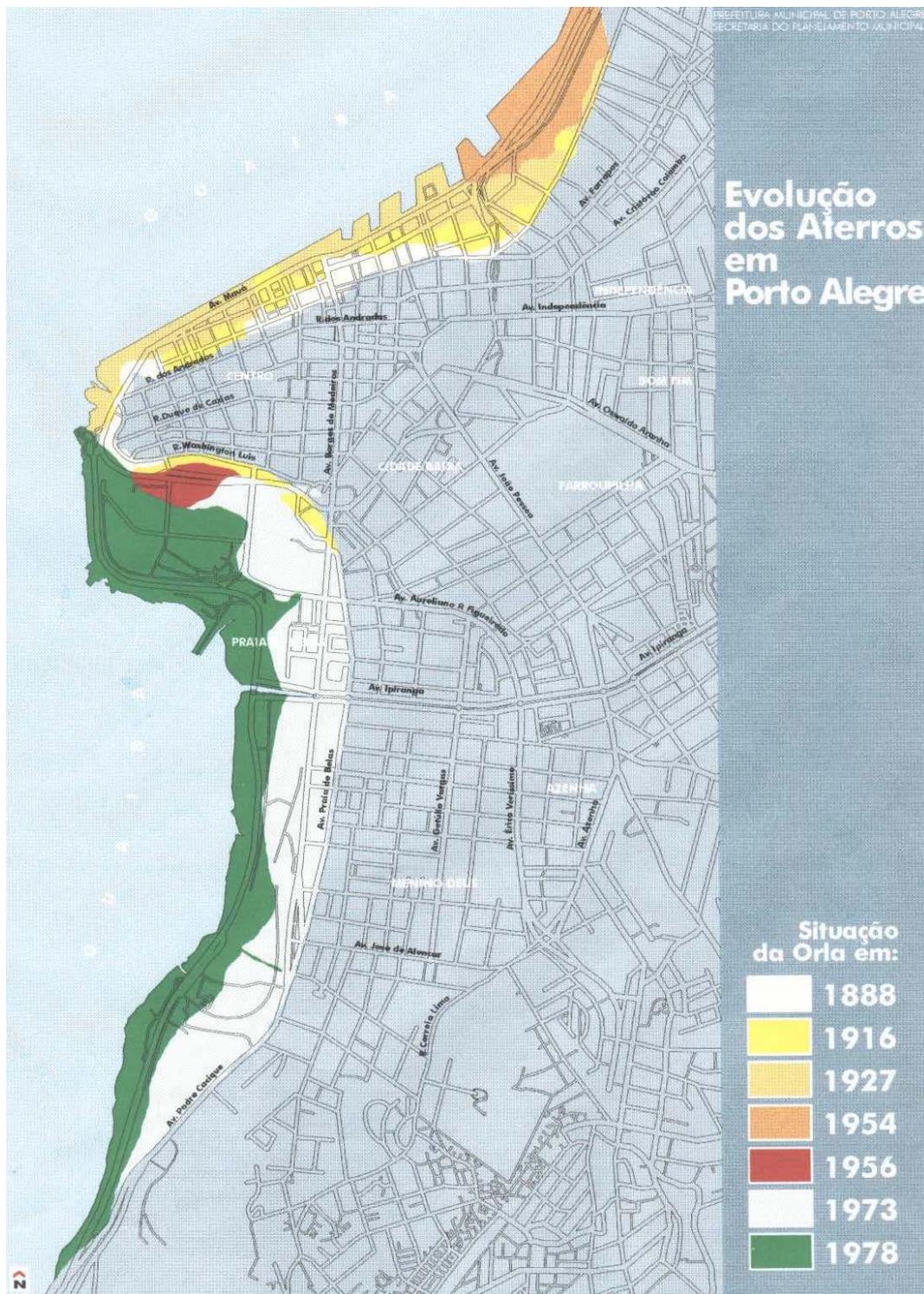


Figura 17: Evolução dos aterros em Porto Alegre.

¹⁷³ FRANCO, Sérgio da Costa, op. cit., p. 326.

3.6. OS ANOS SUBSEQÜENTES

Desde a construção do Cais Mauá até as décadas de 1950 e 1960, conforme relatam Silva, Cocco e Llovera, “o Porto de Porto Alegre concentrou o grosso dos intercâmbios da economia local e regional com o resto do Brasil e com o exterior”¹⁷⁴. (Figura 18)



Figura 18: Imagem representativa do período de grande desenvolvimento de atividades no Cais Mauá. Fotografia da década de 1960.

Naquela época, a cabotagem era ainda uma opção viável do transporte de mercadorias pelo extenso litoral marítimo brasileiro, e o tamanho e capacidade dos navios, associados a um planejamento sistemático da dragagem e manutenção dos canais de acesso, não representavam um sério inconveniente à navegação pela Lagoa dos Patos e pelo Guaíba. Em contraposição, o transporte rodoviário, que

¹⁷⁴ SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit., p. 22.

seria determinante na crise do sistema de navegação fluvial no Rio Grande do Sul, ainda se encontrava em processo de constituição¹⁷⁵. A inauguração da ponte elevadiça Getúlio Vargas, em 1960, permitiu a travessia do Guaíba e, através da articulação da malha rodoviária (fundamentalmente a BR 116 e a BR 290), uniu Porto Alegre e sua área de influência com as regiões sul e oeste do Estado¹⁷⁶.

Juntamente com o desenvolvimento do Cais Mauá, conforme já indicado anteriormente, ocorreu a construção da Av. do Porto, atual Av. Mauá, eixo responsável pela integração urbanística com a cidade. Projetada paralela à linha portuária, tinha como finalidade principal servir ao escoamento das cargas ali movimentadas, porém, em decorrência do crescimento da área central e da ampliação dos limites urbanos, a avenida tornou-se uma das principais vias de ligação entre o centro e os bairros, apresentando um trânsito de veículos cada vez mais intenso. A análise de Silva, Cocco e Llovera destaca a utilização desta avenida, mencionando as dificuldades de trânsito decorrentes do crescimento da cidade:

Observa-se uma extrema fluidez de contatos e circulação nessa interface, mas não sem dificuldades e conflitos derivados da progressiva convergência, na área central da cidade, de diversos processos de estruturação urbana associados ao desenvolvimento de funções metropolitanas e industriais da capital do Estado¹⁷⁷.

Esta, com efeito, torna-se uma cidade cada vez mais terciária, em que a administração pública, as finanças, o comércio e o transporte de passageiros aparecem como as atividades econômicas mais dinâmicas. O grande crescimento urbano pode ser atestado através da análise dos dados estatísticos que comprovam que, entre 1940 e 1960, a população de Porto Alegre passou de 272.232 habitantes para 635.125 habitantes¹⁷⁸, sendo que, já nessa última data, 388.000 pessoas se achavam radicadas na área metropolitana.

¹⁷⁵ SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit., p. 22.

¹⁷⁶ Ibidem, p. 23.

¹⁷⁷ Ibidem, p. 23.

De 1960 em diante, Porto Alegre entra então definitivamente na fase de metropolização. Isso significa que, por um lado, as principais áreas de localização industrial já não se situam mais dentro da jurisdição territorial da cidade, senão ao longo das grandes vias de circulação do Estado que convergem para Porto Alegre, como as rodovias BR 116, BR 290 e BR 386; por outro, também significa que a cidade propriamente se “desindustrializa”, ou seja, a cidade perde pouco a pouco espaço e poder de atração de investimentos industriais. Conforme indica José Fialho Alonso e Rosetta Mammarella,

ponto de vista espacial, o aspecto mais relevante ocorrido nas últimas décadas foi o rearranjo, ainda em curso, caracterizado pelo esgotamento relativo da capacidade de atrair o manter os investimentos industriais em certas áreas da região metropolitana de Porto Alegre. Este processo, que podemos denominar de desindustrialização relativa, teve início em Porto Alegre, já no final dos anos 60, tendo se acelerado nos anos 70 e 80. Em 1970, a capital do estado gerava 25,88% do produto industrial gaúcho, tendo passado a 12,44% em 1990¹⁷⁹.

No período compreendido entre os anos de 1960 a 1990, existem, segundo a análise de Silva, Cocco e Llovera, pelo menos dois fatores relevantes que operam no sentido de uma ruptura com o modelo de industrialização e circulação de cargas, seguido desde princípios do século passado. O primeiro é a consolidação do modelo rodoviário de transporte de cargas, que na década de 1960 já interliga eficientemente as diferentes regiões do Estado e os principais mercados do país. Para a economia da região em geral, isso representa o início da crise do modal de transporte hidroviário, utilizado historicamente para escoar e distribuir cargas ao interior do Estado, e também o fim da cabotagem, que foi um dos principais alicerces do desenvolvimento do sistema portuário do Rio Grande do Sul¹⁸⁰.

O segundo é o próprio processo de metropolização, que representa, como

¹⁷⁸ MENEGAT, Rualdo; JAEGER, Maria Luiza; CARRARO, Clóvis Carlos et al. **Atlas Ambiental de Porto Alegre**, op. cit.

¹⁷⁹ ALONSO, José Antônio Fialho; MAMMARELLA, Rosetta. **Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Rio Grande do Sul**, 1999, p. 17 (mimeo.), apud SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit., p. 24.

¹⁸⁰ SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit., p. 29.

mencionado anteriormente, a “desindustrialização” de Porto Alegre, o que significa dizer, segundo Silva, Cocco e Llovera, “o deslocamento dos estabelecimentos industriais para os municípios vizinhos, principalmente Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul e Gravataí, e a especialização da cidade em serviços avançados”¹⁸¹. Esse deslocamento ocorreu tanto por causa do crescimento do parque industrial, que já não encontrava espaço disponível na cidade, quanto pelo aumento do tamanho dos estabelecimentos fabris, que onerava significativamente a radicação dos empreendimentos industriais em Porto Alegre. Dessa forma, no entanto, lembram os autores, “instaurava-se uma solução de contigüidade geográfica entre os espaços do desenvolvimento industrial e as atividades portuárias, com a conseguinte perda de visibilidade da função econômica do Porto para a população local em geral”¹⁸². A construção de uma cortina de concreto ao longo da avenida Mauá, que segregou ambas as entidades – cidade e porto – contribuiu sem dúvida para reforçar esta situação.

O conhecido “Muro da Mauá”, obra concluída em 1974, constitui-se em um complexo sistema de contenção de cheias, composto por diques e por um muro de concreto ao longo da Av. Mauá, e seccionou-a em duas partes distintas: uma interna, junto ao porto, e outra externa, que a tornou uma espécie de via expressa ao longo de parte da área central da cidade. Esta obra, realizada em decorrência da enchente que flagelou grande parte do centro da cidade em 1941, procurou resolver dois problemas básicos: a proteção da cidade contra uma eventual cheia do Guaíba e a segurança necessária para as atividades desempenhadas pelo porto. Porém, criou um outro, talvez mais grave: a segregação da cidade com a borda do Guaíba, justamente na área mais central da cidade. A análise de Silva, Cocco e Llovera, com relação a esta intervenção, afirma que:

Sem dúvida alguma, a construção deste muro estabeleceu uma separação radical entre ambas entidades (a cidade e o seu porto), e era percebido como a causa do esvaziamento de grande parte das possibilidades de contato material e simbólico que durante tanto tempo as

¹⁸¹ Ibidem, p. 29.

¹⁸² Ibidem, p. 29.

permitiu evoluir de maneira conjunta¹⁸³.

Como a cidade não sofreu mais ameaças de enchentes como a ocorrida naquela época, discussões em torno da validade de tal empreendimento têm sido provocadas, tanto pela comunidade como por técnicos da cidade. Muitos projetos de idéias tentaram apresentar soluções para o problema da separação física que a construção deste muro provocou entre a cidade e o Porto, porém nada foi efetivamente implementado no sentido de resolver este problema. A cidade continua segregada de seu porto e também de uma das mais belas paisagens proporcionadas pelo Guaíba.

Se a consolidação do modelo rodoviário e o processo de metropolização incidiram negativamente sobre o desenvolvimento econômico do Porto e a sua integração com a cidade, também existiram fatores que atuaram em sentido contrário, ou seja, revalorizando o porto na sua função produtiva. Um deles foi a localização dos terminais privativos em áreas próximas ao porto, tais como os da Copesul, Tergasul, Riocell e Petrobrás, que continuaram a utilizar intensamente a hidrovía para o abastecimento de insumos para fabricação dos seus produtos e, inclusive, para exportação. Os mesmos não somente mantiveram atualizada a necessidade da dragagem e da sinalização dos canais de navegação, como também passaram a integrar as estatísticas de movimentação de cargas no porto de Porto Alegre¹⁸⁴. Outro fator foi o *boom* da exportação de soja, que começou em princípios dos anos 1970 e se consolidou durante os anos 1980, com a constituição do complexo sojífero de exportação. A onda expansiva desse momento singular chega até os dias de hoje, em que as exportações de farelo e de óleo de soja representam uma das principais fontes de divisa do Estado. Durante o auge do ciclo, a movimentação desses produtos realizou-se fundamentalmente através da hidrovía, até alcançar os principais portos de exportação: Porto Alegre e Rio Grande¹⁸⁵. Nos últimos anos, no entanto, devido às crescentes dificuldades operacionais do Porto de Porto Alegre, as empresas de armazenagem e beneficiamento optaram por se

¹⁸³ Ibidem, p. 29.

¹⁸⁴ SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit., p. 30.

¹⁸⁵ Ibidem, p. 30.

instalar perto do Porto de Rio Grande, que oferecia maiores vantagens econômicas para exportação. Desse modo, consolidadas em uma das facetas da contraposição entre as perspectivas de crescimento deste último e a decadência econômica do primeiro.

Na verdade, o desenvolvimento do Porto de Rio Grande como o principal porto de exportação da economia regional alimentou-se também de outras cargas que foram sendo incorporadas à logística de exportação, tais como os calçados e o fumo. Para o Porto de Porto Alegre, pelo contrário, sobraram algumas cargas cativas, como papel e transformadores, e outras remanescentes, sal e fertilizantes, que ainda encontram vantagens de operar pelo porto da capital. Não obstante esse contexto, conforme indicam Silva, Cocco e Llovera,

o desenvolvimento do porto de Rio Grande transformou-se no próprio fundamento para a desativação do Porto de Porto Alegre, sob a argumentação do primado das vantagens marítimas do primeiro, e das dificuldades fluviais para a navegação do segundo¹⁸⁶.

Embora as séries estatísticas disponíveis não sejam sempre de uma grande clareza e confiabilidade, sobretudo pelas mudanças de critérios quanto ao cálculo da movimentação de cargas, pode-se dizer claramente que a decadência do Porto de Porto Alegre não é um fato recente¹⁸⁷. Segundo o relatório dos autores, “a decadência remonta pelo menos ao começo dos anos 1980 e provavelmente chega a ter suas raízes no começo dos anos 1970”¹⁸⁸. Contrariamente à idéia de que ela se limitaria aos portos interiores, “trata-se de uma crise que envolve praticamente o conjunto do sistema portuário do Rio Grande do Sul e não apenas a navegação interior”¹⁸⁹.

O porto marítimo de Rio Grande somente sairá desta crise geral uma vez

¹⁸⁶ SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit., p. 30.

¹⁸⁷ Ibidem, p. 45.

¹⁸⁸ Ibidem, p. 45.

¹⁸⁹ Ibidem, p. 45.

que se deslocará da rede de navegação interior para se tornar o terminal de uma matriz de transporte fundamentalmente rodoviária.

Essas mudanças aparecem claramente no nível de composição dos diferentes modais na alimentação do porto marítimo. Ainda em 1988, o transporte hidroviário proporcionava 40% das cargas movimentadas no porto marítimo de Rio Grande, contra apenas 29% pelo modal rodoviário. Em 1995, a situação já era completamente invertida, e o modal rodoviário participava com 51% das cargas movimentadas pelo porto de Rio Grande, contra 29% pelo modal hidroviário. Em 1998, o modal rodoviário chegou a controlar 61% das cargas, e a hidrovía caiu para menos de 23%¹⁹⁰.

Um outro fator decisivo para a estagnação sofrida pelo porto de Porto Alegre é o fato de que, com a atualização e as novas tendências no transporte de cargas feitos hoje em dia através da movimentação de contêineres, as áreas portuárias precisam ter uma retroárea, ou seja, um espaço para o armazenamento e o transporte adequado destes contêineres, o que limita muito a participação do Cais Mauá neste processo devido a sua limitação espacial. Aliado a isso, a falta crônica de investimentos para a manutenção e desenvolvimento da infra-estrutura da hidrovía ajudou provocar a decadência¹⁹¹. Para além da falta de investimentos, a construção dos corredores de exportação também anunciava a substituição da hidrovía pela rodovia. Uma substituição que a sofisticação das exportações, com a participação cada vez mais importante dos produtos manufaturados, tornava, paradoxalmente, viável. A União começava, nesse período, a concentrar os investimentos na dupla portos marítimos e modais rodoviários, deixando assim de desenvolver, no Rio Grande do Sul, um sistema de navegação interior tributário da acumulação constante de níveis cada vez mais profundos de calados¹⁹².

Durante praticamente duas décadas, desde antes dos anos 1980, a navegação interior sofreu um esvaziamento, fator que também ajudou provocar a situação de estagnação em que se encontra hoje o Porto de Porto Alegre.

¹⁹⁰ SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit., p. 45-46.

¹⁹¹ Ibidem, p. 48.

¹⁹² Ibidem, p. 49.

3.7. O ATUAL PORTO DE PORTO ALEGRE

Atualmente, o Porto de Porto Alegre opera com um volume de cargas bastante reduzido, se comparado ao observado nos anos anteriores à década de 1970. O Cais Mauá, o mais antigo, é também ainda o mais importante e aparelhado, apesar do sucateamento sofrido ao longo dos anos, pela falta de investimentos, de boa parte de seu equipamento. É neste cais que pode ser observado o maior movimento de embarcações, sendo que os principais produtos transportados são, basicamente, fertilizantes e papel-jornal, usado pela empresa Zero Hora na impressão de seus jornais. Toda a área referente à estrutura composta pelos seus 12 armazéns cobertos está praticamente desocupada, tendo sido liberada pelo Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Porto Alegre, através de resolução datada de 16 de agosto de 2000, para outros usos que não o portuário¹⁹³. Isso comprova o interesse da administração e do governo pela transformação paulatina das atividades realizadas no local, permitindo que um variado leque de opções possíveis seja proposto para a sua utilização.

O atual Porto de Porto Alegre, administrado pela Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul (SPH)¹⁹⁴, estende-se ao longo de 8.420m lineares pela margem esquerda do Guaíba e compreende, a partir da extremidade sul, o Cais Mauá (ou central), as Docas, o Cais Navegantes e o Cais Marcílio Dias. Ao longo desta distância, desenvolvem-se conjuntos de armazéns, docas, edificações, infraestrutura de atracação de embarcações e depósitos de carga e materiais de construção.

O Cais Mauá, o mais antigo, possui extensão de 1.461,80 m, alinhando-se

¹⁹³ CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE PORTO ALEGRE. **Resolução n. 009 de 16 de agosto de 2000**, op. cit.

¹⁹⁴ Até o ano de 1994, a administração do Porto de Porto Alegre estava a cargo do Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC), uma autarquia estadual vinculada ao governo do Estado do Rio Grande do Sul. Com o fim da concessão, em 1994, foram feitos dois aditivos até a assinatura de um convênio de delegação entre o Ministério dos Transportes e o Estado do Rio grande do Sul, em 27 de março de 1997, para a administração e exploração do porto. Cf. BRASIL. Ministério dos Transportes. **Anuário Estatístico dos Transportes**. Brasília: GEIPOT, 2000.

ao longo da extremidade oeste da península (Ponta do Gasômetro) até a primeira Doca, quase em frente ao Mercado Público e concentra a maior parte da movimentação de cargas do Porto de Porto Alegre. Está formado, basicamente, por um conjunto de 12 armazéns, retroárea de tráfego portuário (entre os armazéns e o muro da Mauá) e a beira do cais, onde se localizam os guindastes que operam a carga e descarga de navios de longo curso, cabotagem e navegação interior. (Figura 19)



Figura 19: Fotografia aérea do Cais Mauá.

No cais Mauá estão também localizados o Pórtico Central e os Armazéns A e B, em frente à Avenida Sepúlveda (Figura 20), o edifício sede da SPH (extinto DEPRC), o antigo refeitório dos trabalhadores do porto, o prédio do escritório técnico do serviço de dragagem e a área de oficinas e almoxarifado da SPH, vizinha à Usina do Gasômetro.



Figura 20: Fotografia aérea do Pórtico Central e Armazéns A e B do Cais Mauá. A Av. Sepúlveda é o eixo da composição que se finaliza na Praça da Alfândega.

A Prefeitura de Porto Alegre administra hoje parte importante desta área, que foi cedida pelo SPH à Administração Municipal. No espaço que antes era destinado ao serviço de dragagem e a setores administrativos do antigo DEPRC, funciona hoje o Gabinete de Imprensa da Prefeitura Municipal, a Coordenação de Comunicação Social (CCS) e a Coordenação de Relações com a Comunidade (CRC). Os demais galpões, onde anteriormente funcionavam as oficinas e almoxarifado do antigo DEPRC, encontram-se hoje abandonados ou destruídos. Apesar de suas condições de operabilidade, é um espaço que possui as menores possibilidades de expansão, segundo as conclusões apresentadas por Silva, Cocco e Llovera na finalização do relatório sobre as potencialidades de desenvolvimento do Porto de Porto Alegre. (Figura 21)



Figura 21: Fotografia aérea do setor oeste do Cais Mauá, onde se vê, à direita da Usina do Gasômetro (em primeiro plano), a área sob a administração da Prefeitura Municipal.

As chamadas Docas, que originalmente eram compostas por seis unidades (das quais uma foi aterrada), constituem o segundo grande conjunto de cais do Porto de Porto Alegre. Com uma extensão total de 2.673m medidos ao longo dos seus perímetros, encontram-se atualmente em desuso, servindo apenas para depósitos de navios fora de circulação e sucata. Também faz parte deste setor uma área de aproximadamente 3,5 hectares, que possui um cais de 250m de comprimento. Este local é o atual terminal de contêineres que foi implantado sobre o antigo terminal de carvão, desenvolvido a partir do aterramento da doca de número 6. (Figura 22)

O Cais Navegantes se estende desde o limite do terminal de contêineres até uma pequena inflexão do cais, perto da ponte Getúlio Vargas, e tem 2.175m de comprimento. Apesar de possuir problemas gerados pela falta de equipamentos, é importante salientar que em toda a sua extensão se encontra abastecido pela ferrovia, que, apesar de não funcionar em boas condições, consegue transportar

cargas desde o porto para o interior do Estado e vice-versa.



Figura 22: Fotografia aérea do conjunto das Docas do Porto de Porto Alegre.

Finalizando a extensa linha portuária encontra-se o Cais Marcílio Dias, que se inicia desde pouco antes da ponte Getúlio Vargas e prolonga-se até a foz do Rio Gravataí contando com uma extensão de 2.218m de comprimento. A construção do vão móvel sobre o Guaíba limitou as possibilidades de esse cais vir a ser utilizado por navios de maior calado.

4 REFLEXOS DO TEMPO

4.1 O GUAÍBA INVADE A CIDADE

Desde os primeiros momentos que definiram a escolha do sítio onde a cidade seria edificada, Porto Alegre ocupa um local estratégico no território rio-grandense. Entre a serra e o pampa, distante poucos quilômetros do mar e junto a um belo estuário ao qual convergem quatro grandes rios navegáveis, a cidade se ancora, placidamente debruçada nas águas calmas do Guaíba. Esta posição lhe trouxe prestígio e poder e impulsionou rapidamente o seu desenvolvimento. Embalados pelos rios que deságuam a seus pés, navios e embarcações recheados de mercadorias movimentaram, por um longo período de sua história, a vida da cidade, proporcionando trabalho e prosperidade para seus cidadãos, ampliando consideravelmente o território sob o seu domínio. Porto Alegre assim expandiu suas fronteiras, tornando-se o principal centro urbano do Estado.

Porém, estas mesmas águas que lhe trouxeram o progresso também lhe causaram tristeza e prejuízos. As periódicas cheias, hoje menos constantes, provocadas pelo grande volume de águas lançado no Guaíba pelos rios que nele

deságuas, causaram muitos transtornos à cidade, tornando-se em um problema bastante conhecido dos porto-alegrenses. Os locais mais atingidos sempre foram os terrenos mais baixos, ao redor da colina, incluindo parte importante do centro da cidade estabelecido sobre o grande aterro que conquistou espaço junto às águas do Guaíba. Poder-se-ia dizer que, a cada enchente que invadia os limites da cidade, seria como se o Guaíba quisesse reaver o seu antigo leito, retomando para si o que lhe fora usurpado. A verdade é que a cidade sempre sofreu com as cheias. A invasão das águas, cobrindo avenidas, ruas, calçadas e propriedades, causou enormes transtornos à cidade em diversos momentos de sua história.

O Boletim Municipal publicado pela Prefeitura de Porto Alegre em agosto de 1941, que traz em seu volume uma reportagem especial sobre a grande enchente ocorrida nesse mesmo ano, informa que:

A maior cheia que temos notícia foi a de setembro-outubro de 1754, registrada pela expedição de Gomes Freire no Rio Jacuí [...] Não se fala em Porto Alegre mas, por certo, visto as proporções daquela cheia o então Porto de Viamão deveria ter sido atingido pelas águas do Jacuí e dos demais afluentes do Guaíba¹⁹⁵.

Sérgio da Costa Franco lembra que uma das primeiras enchentes de que se tem notícia na área urbana de Porto Alegre ocorreu em 1833, no mês de setembro, “causando prejuízos às casas do porto, que seriam necessariamente as da Rua da Praia”¹⁹⁶. Recomendações descritas nas Atas da Câmara Municipal, a partir do ano de 1842, quando a cidade começava crescer, pediam para que se evitassem construções “nas zonas facilmente atingíveis, especialmente no vale, na costa e Várzea do Gravataí”¹⁹⁷, que naqueles tempos terminava onde hoje se encontram os bairros São João e Navegantes.

¹⁹⁵ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. *Boletim Municipal*. Ano III, n. 8, v. 4. Porto Alegre: Diretoria Geral do Expediente da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1941, p. 350.

¹⁹⁶ FRANCO, Sérgio da Costa, op. cit., p. 145.

¹⁹⁷ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. *Boletim Municipal*. Ano III, n. 8, v. 4, op. cit., p. 350.

No ano de 1847 seguiu-se outra cheia, também no mês de setembro, que “com grande correnteza, arrastara um trapiche recentemente construído para a finalidade de se retirar água do rio para consumo, na embocadura da Rua da Bragança”¹⁹⁸.

Os jornais muitas vezes estamparam, em suas principais páginas, os infortúnios causados pelas águas. O jornal *Correio do Povo*, em edição especial datada de setembro de 1983, rememorou, em breve reportagem, as maiores enchentes sofridas pela cidade, lembrando que, desde o século XIX, Porto Alegre tem sido vitimada pelas cheias.

Uma das mais desastrosas ocorreu em outubro de 1873, quando grande parte da cidade cedeu à fúria das águas, que, segundo Franco,

alagaram toda a Rua Voluntários da Pátria e adjacências, as casas da Rua da Bragança fronteiras à Doca do Mercado, parte da Rua Sete de Setembro entre as Ruas Uruguai e General Câmara, a Praça da Harmonia, a Rua General Salustiano, a atual Avenida Getúlio Vargas em seus primeiros quarteirões¹⁹⁹,

causando, como se pode imaginar, enormes prejuízos. Clóvis Silveira de Oliveira relata que essa enchente, iniciada a partir do dia 5 de outubro, “flagelou grande número de famílias moradoras da margem do Guaíba e Riacho. Menino Deus, Navegantes e ilhas fronteiras também foram castigados”²⁰⁰.

Em junho de 1897, uma nova cheia assustou os moradores e causou a destruição de um importante monumento da cidade, a ponte de pedras do caminho da Azenha, sobre o Dilúvio, construída na época do Governador José Marcelino de

¹⁹⁸ FRANCO, Sérgio da Costa, op. cit., p. 145.

¹⁹⁹ Ibidem, p.145.

²⁰⁰ OLIVEIRA, Clóvis Silveira de. *Porto Alegre. A cidade e sua formação*. 2.ed. Porto Alegre: Editora Gráfica Metrópole S. A., 1994, p. 244.

Figueiredo: “Aluiu pelos alicerces a velha ponte de 120 anos! As águas esboroaram-na ao meio, abrindo grandes brechas nos lados”²⁰¹.

O século XX se inicia trazendo novamente o problema das cheias do Guaíba a Porto Alegre. As obras de construção do novo cais, que iriam dotar a cidade de uma moderna estrutura portuária e consolidar assim a sua principal atividade econômica, mal haviam sido iniciadas, e as chuvas torrenciais, que caíram durante os meses de maio, agosto e setembro do ano de 1912, produziram três enchentes sucessivas e muitos prejuízos à cidade. O jornal *Correio do Povo* do dia 11 de agosto relatava:

Com as chuvas caídas nestes últimos dias, as águas do Guaíba têm crescido extraordinariamente, ameaçando transbordar em alguns pontos como nos Navegantes e Praia de Belas. Neste último lugar, as águas já invadiram o leito da Estrada de Ferro do Riacho. O Gravataí está fora do leito, achando-se a várzea do mesmo nome completamente alagada, ameaçando invadir o arrabalde de São João pela avenida Ceará e ruas adjacentes²⁰².

As águas do Guaíba avolumaram-se novamente em setembro de 1914, alimentadas pelas chuvas que castigaram a cidade no Dia da Pátria, e invadiram a Praia de Belas e arredores, ameaçando inundar a Praça Senador Florêncio²⁰³. As obras de construção do novo cais e do edifício da Alfândega foram paralisadas em decorrência da cheia. Os meses de maio e setembro sempre foram preocupantes para os moradores da capital, tanto que São Miguel, cujo dia santo é comemorado em 29 de setembro, sempre teve por aqui a fama de “santo chovedor”, como bem lembrou a reportagem do *Correio do Povo*:

²⁰¹ AS GRANDES Enchentes de Porto Alegre. *Correio do Povo*. Porto Alegre, 17 set. 1983. Caderno Letras e Livros, p. 08.

²⁰² *Ibidem*, p. 09.

²⁰³ OLIVEIRA, Clóvis Silveira de, *op. cit.*, p. 245.

É cousa já sabida, por experiência de muitos anos, que aproximando-se o dia de São Miguel, que transcorre a 29 de setembro, chove sempre torrencialmente nesta capital e nos municípios de interior²⁰⁴.

As chuvas de São Miguel coincidiram com mais uma enchente que, em 1926, se prolongou por uma semana e alagou mais de quarenta ruas da cidade. Dois anos após em 1928, Porto Alegre sofreu com mais duas enchentes consecutivas, uma iniciada em junho e outra, de maior proporção, no mês de setembro:

O Guaíba se derramou sobre o centro da cidade, sobre as novas avenidas que lhe tinham sido conquistadas (a Mauá e a Júlio de Castilhos), superando em 20 centímetros a amurada do porto e alagando todas as ruas adjacentes, até a Sete de Setembro²⁰⁵.

Segundo a reportagem do *Correio do Povo*, cerca de 30.000 pessoas foram obrigadas a deixar seus lares e o fornecimento de energia e luz elétrica da cidade foi restringido devido ao fato de que a antiga usina, situada na esquina das ruas Gen. João Manoel e Sete de Setembro, havia sido atingida pelas águas. A preocupação com as enchentes que castigavam Porto Alegre esteve presente, como um importante condicionante, no desenvolvimento dos projetos que nortearam a construção do novo Porto da capital, tanto que a amurada de pedras do novo cais, junto ao Guaíba, havia sido dimensionada levando-se em consideração o nível das águas relatado na grande enchente de 1873, até então a maior de que se tinha notícia na cidade. O Eng. Rodolpho Ahrons, que fora o construtor do primeiro trecho do cais, entrevistado pela reportagem do *Correio do Povo* por ocasião da enchente de 1928 que alagou largamente o novo cais, esclareceu que a Diretoria Fluvial, ao fazer o projeto, considerou a variação das águas ocorrida na enchente de 1873, que teria sido de 2,80m acima do nível normal do Guaíba no momento de maior intensidade. Por este motivo, justifica o Eng. Ahrons, a altura prevista para a

²⁰⁴ AS GRANDES Enchentes de Porto Alegre. *Correio do Povo*, op. cit., p. 09.

²⁰⁵. Ibidem, p. 10.

amurada tinha sido de 3,0m²⁰⁶. É, portanto, provável que tanto a estimativa da enchente de 1873 tenha sido imprecisa, quanto imprevidente a fixação da cota da amurada do novo cais.

Em 1936, uma nova enchente semelhante à de 1928 invadia ruas, avenidas e casas, trazendo flagelo à comunidade e causando prejuízos de grande monta. O índice pluviométrico de 100,5mm aferido no dia 2 de outubro desse ano passou a ser um dos recordistas de chuva nos registros do Instituto Meteorológico²⁰⁷.

Mas foi em 1941 que a cidade conheceu o maior flagelo provocado pelas cheias. Nesse ano, entre os meses de abril e maio, choveu constantemente durante 22 dias em Porto Alegre. Simultaneamente, as chuvas atingiam também toda a bacia dos rios formadores do Guaíba, que trouxe como conseqüência uma violenta enchente que desde os primeiros dias de maio se manteve em quotas altíssimas frente às réguas de medição da administração portuária, atingindo a altura recorde de 4,73m acima do nível normal do Guaíba²⁰⁸. (Figuras 23 e 24)



Figura 23: Imagem da enchente de 1941. Em primeiro plano, o Cais Mauá.

²⁰⁶. AS GRANDES Enchentes de Porto Alegre. **Correio do Povo**, op. cit., p. 10.

²⁰⁷. Ibidem, p. 10.

Franco relata que, no centro da cidade,

as águas cobriram toda a Praça da Alfândega e ocuparam a Rua dos Andradas, desde o seu início até quase a esquina da Rua Uruguai. A própria Av. Otávio Rocha ficou inundada. Nos bairros, a água avançou além da Av. Farrapos e bordejou a Av. Benjamim Constant; cobriu grande parte da Azenha, do Menino Deus, de Santana. Mais de quarenta mil flagelados precisaram ser atendidos pela autoridade pública²⁰⁹.

A cidade ficou desprovida do abastecimento de energia elétrica e do fornecimento de água potável, tendo sido também suspensas na ocasião as comunicações telefônicas e telegráficas com o resto do país, o que contribuiu, juntamente com a paralisação das ligações terrestres, para o completo isolamento de Porto Alegre do restante do país.



Figura 24: Imagem da enchente de 1941. Em destaque, a área do Cais Mauá.

²⁰⁸. Ibidem, p. 10.

²⁰⁹ FRANCO, Sérgio da Costa, op. cit., p. 147.

No relato desses trágicos acontecimentos, publicado no Boletim Municipal de agosto deste mesmo ano, informa-se ainda que:

A Prefeitura Municipal, que ficou completamente cercada pelas águas, paralisou completamente seu expediente, bem como o suspenderam, pelas mesmas razões, a Administração do Porto, a Secretaria da Fazenda, a Delegacia Fiscal, a mesa de Rendas do Estado, a Alfândega, a Viação Férrea, bem como, entre outros departamentos públicos, o Mercado Geral e o Mercado livre²¹⁰.

O número de flagelados chegou, segundo dados publicados nos jornais da época, a 40.000 desabrigados²¹¹, parcela extremamente expressiva para uma cidade que possuía pouco mais de 270.000 habitantes. De posse desses dados, pode-se ter uma idéia do enorme desastre que foi a enchente de 1941, que ainda teve uma particularidade interessante: “mesmo depois de cessadas as chuvas, a inundação prosseguiu, embora brilhasse o sol num céu sem nuvens. É que o vento sul, insistente, represava as águas e impedia uma normal vazante”²¹².

As marcas da grande enchente não foram esquecidas, e ainda hoje se pode ler, publicados em periódicos ou jornais, e escutar, em uma conversa informal, depoimentos marcantes de pessoas que presenciaram e sofreram com as conseqüências dos alagamentos. A população, cansada de sofrer com as periódicas cheias, exigiu providências para proteger a cidade, e naquela mesma década, conforme relata Franco,

importantes trabalhos foram iniciados pelo Departamento Nacional de Obras e Saneamento, com a construção de dique e muralha para proteger a cidade. Outrossim, por interesse de produzir energia, construíram-se várias

²¹⁰ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. *Boletim Municipal*. Ano III, nº 8, v. 4, op. cit., p. 369.

²¹¹ RAUBER, Vicente José. *Prevenir é o melhor remédio: sistema de proteção contra inundações e alagamentos de Porto Alegre*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1992, p. 09.

²¹² AS GRANDES Enchentes de Porto Alegre. *Correio do Povo*, op. cit., p. 10.

barragens no Rio Jacuí e em outros rios da bacia do Guaíba, concorrendo para controlar o fluxo das águas na estação invernos²¹³.

Porto Alegre ganhou assim o chamado Sistema de Proteção Contra as Cheias do Guaíba, um complexo conjunto de obras de engenharia que se propôs a protegê-la da fúria das águas. Este sistema, que demorou anos para ser finalizado e consumiu enormes recursos, ainda não pode ter sua eficiência atestada devido ao fato de que nunca mais ocorreram inundações que pudessem ameaçar a cidade, mesmo tendo havido intensas quedas pluviométricas, sempre nos meses de inverno.

4.2 UM MURO NO MEIO DO CAMINHO

Não é de se estranhar que a cidade tenha sofrido constantemente com as elevações das águas do Guaíba, pois está localizada no escoadouro natural desta bacia, que abrange 30% da área geográfica do Estado e reúne as águas provenientes dos rios Jacuí, Caí, Sinos e Gravataí. Este grande volume de águas é obrigado a passar por um estreito de apenas 900m, entre a Usina do Gasômetro e a Ilha da Pintada, margeando o centro da cidade. É, portanto, natural que, com o acréscimo do volume de águas provocado pelas chuvas, a elevação do nível do Guaíba invada os limites da cidade justamente no local onde ocorre o seu maior represamento. Coincidentemente, este também é o local de maior densificação urbana, ou seja, o próprio centro da cidade.

O estudo das peculiaridades geográficas, aliado às experiências vividas pela comunidade, motivou as autoridades, imediatamente após a grande enchente de 1941, a tomar as devidas providências para impedir que outras catástrofes de mesma proporção se abatessem sobre a cidade.

²¹³ FRANCO, Sérgio da Costa, op. cit., p. 147.

Em 1942, como decorrência das primeiras medidas, foi criado aqui no sul o distrito do Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS), órgão que ficou responsável pela elaboração de projetos e execução de obras contra as inundações.

Muitos projetos foram submetidos à apreciação, como o do Eng. Ary de Abreu Lima, que propunha um extenso muro, alinhado pela cota 6,0m, que se estenderia Guaíba afora atravessando as ilhas. O acesso de navios e embarcações seria feito através de grandes comportas e a interconexão de águas através de um canal de muralhas pelas ilhas²¹⁴. Obviamente, um processo extremamente complexo e oneroso, que não chegou a encontrar suficiente apoio.

O sistema de proteção que acabou sendo adotado se baseou na solução proposta pelo Eng. Hildebrando Góis, na ocasião diretor do DNOS, que chefiou a delegação de técnicos do então Ministério da Viação e Obras Públicas que esteve em Porto Alegre no dia 22 de maio de 1941, quando recém começavam a ser atenuados os efeitos da grande enchente. Por determinação expressa do então Presidente da República, Getúlio Dornelles Vargas, essa equipe teve como missão examinar o problema e propor soluções imediatas. Antes de regressar, o Eng. Hildebrando antecipou à imprensa local suas idéias iniciais para a solução do problema, as quais acabaram por serem adotadas. Suas observações o levaram a propor a construção de um sistema de proteção caracterizado pela construção de diques protetores onde houvesse áreas disponíveis para sua implantação ou, então, onde tais áreas de suporte pudessem ser obtidas. Nos locais onde tal solução não fosse possível, deveriam ser construídas cortinas de concreto armado para o mesmo efeito de vedação. O sistema seria, além disso, complementado por um esquema de bombeamento para o esgotamento das áreas internas protegidas, e isso tanto para o esgoto cloacal como para o pluvial, remanejando-se os existentes para o estabelecimento de novos coletores e emissários que tivessem suas extremidades de lançamento no Guaíba devidamente protegidas contra o refluxo das águas das enchentes²¹⁵.

²¹⁴ RAUBER, Vicente José, op. cit., p. 19.

²¹⁵ MANIFESTO da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul. **Estudo sobre o sistema de proteção contra enchentes**. Porto Alegre: s.ed., 1991, p. 04.

O início das obras somente ocorreu no ano de 1947, após um longo período de estudo e detalhamento do projeto. A construção do Cais Navegantes, iniciada na mesma época, e, posteriormente, a do Cais Marcílio Dias, no período compreendido entre os anos de 1951 e 1956, estava prevista conjuntamente ao desenvolvimento das obras de proteção, sendo executados, paralelamente a elas, os aterros indispensáveis para o suporte dos diques, dando continuidade aos que já vinham sendo lançados a partir de Cachoeirinha. As obras ficaram sob responsabilidade e coordenação do DNOS.

Concluídos os aterros e a construção dos respectivos diques, a última etapa de realização do sistema constituiu-se na construção da extensa cortina de concreto, hoje popularmente conhecida como “Muro da Mauá”, que atravessaria toda a extensão do Cais Mauá, seccionando-o da cidade. Nesse mesmo período também foram edificadas as casas de bombas e executado o remanejamento do sistema de esgotos.

O Muro da Mauá constitui-se em um elemento indispensável para o funcionamento de todo o sistema. Composto por uma estrutura vertical executada em concreto armado, com altura de 3m visíveis a partir do solo, possui, na verdade, altura total de 6m, 3m dos quais se projetam para o interior do solo, impedindo a infiltração das águas. Estende-se por aproximadamente 2.600m ao longo da Avenida Mauá, desde a Rua da Conceição até o início da Rua Washington Luiz, fazendo a ligação e complementação entre o conjunto de diques externos que, somados, totalizam uma extensão de 68 km²¹⁶. Ao longo de sua extensão, podem ser encontrados cinco portões-comportas, responsáveis pela ligação entre o Cais Mauá e a cidade. Uma particularidade importante que merece ser relatada reside no fato de que o muro fora inicialmente projetado para servir de base a uma futura elevada, que se iniciaria no entrelaçamento viário nas imediações da atual Rodoviária e faria a ligação de quem chega à cidade, a partir da Avenida Castelo Branco, com a zona sul, passando ao longo de todo o Cais Mauá. O projeto de construção da elevada nunca foi levado adiante e é bem provável que nunca seja executado, pois a implantação da linha do trem metropolitano junto ao Muro incompatibilizou os antigos

²¹⁶ RAUBER, Vicente José, op. cit., p. 23.

planos. Sorte da cidade e de seus cidadãos, que teriam que conviver com um duplo obstáculo a separá-los do Guaíba.

A construção do muro, iniciada em setembro de 1971, foi concluída em meados de 1974, na administração municipal de Telmo Thompson Flores, então prefeito de Porto Alegre. O conjunto de obras como um todo somente foi concluído no período compreendido entre os anos de 1970 e 1980, dando fim a uma longa história iniciada quarenta anos atrás e que também agrega importantes e profundas modificações vividas pela cidade durante esse período.

Desde o início de sua construção, o Muro da Mauá provocou polêmicas discussões referentes a sua eficácia e segurança. As principais divergências giravam em torno do fato de que a cortina de concreto isolaria o cais do porto, dividiria a Av. Mauá em duas partes distintas e impediria a visual do Guaíba a partir da área central da cidade, o que de fato ocorreu. O Muro, então, passou também a ser justificado como elemento de proteção para as operações portuárias que se desenvolviam junto aos armazéns, em função do crescimento das atividades e da necessidade de controle de mercadorias.

Conforme informado no capítulo anterior, o Porto de Porto Alegre operou com eficiência até meados de 1972, período em que o movimento total de cargas aportadas e embarcadas esteve acima do Porto de Rio Grande. A navegação marítima, ou de longo curso, apresentou crescimento contínuo em Porto Alegre até o ano de 1975, quando, então, entrou em declínio. Diversos fatores, como a conclusão das obras do Porto de Rio Grande e o aumento do calado dos navios de longo curso, tornando temerária esta modalidade de navegação no Guaíba e Lagoa dos Patos, concorreram para que este fenômeno ocorresse, aumentando cada vez mais a obsolescência do Porto de Porto Alegre²¹⁷.

O transporte fluvial e marítimo também passou por modificações radicais durante as últimas décadas. A quase que totalidade das cargas passou a ser transportada acondicionada em contêineres, o que significou uma ampliação dos espaços necessários ao armazenamento e estocagem, realizado normalmente a céu

²¹⁷ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Projeto Cais do Porto**. Porto Alegre: Secretaria do Planejamento Municipal, Prefeitura Municipal, 1988, s.p.

aberto, equipamentos mais eficientes para o desempenho das operações de embarque e desembarque e a necessidade de navios maiores, com maior calado. Os portos tornaram-se mais competitivos e a busca pela eficiência parece ser uma constante. A falta de incentivo e investimentos por parte do Governo Federal, que privilegiou o Porto de Rio Grande em detrimento do de Porto Alegre, acabou por provocar a queda de suas atividades, atualmente resumidas ao transporte de fertilizantes e sal, contando com a presença, cada vez em menor frequência, de navios de maior porte e provenientes de localidades distantes.

É bom lembrar que dois outros fatores, não menos relevantes, e já mencionados no capítulo anterior, contribuíram de maneira conjunta para as mudanças verificadas no andamento das atividades portuárias do Porto de Porto Alegre. Estes fatores foram destacados no relatório encomendado pela Prefeitura Municipal no ano de 2000, que teve por missão avaliar as potencialidades de desenvolvimento do porto da cidade. Silva, Cocco e Llovera responsabilizam a consolidação do modelo rodoviário de transporte de cargas e o processo de metropolização da região de Porto Alegre, que desencadeou a sucessiva mudança do parque industrial, anteriormente fixado nos limites urbanos da cidade, para os municípios limítrofes, como os principais agentes desencadeadores de tais mudanças²¹⁸. Com propriedade, os autores apontam que o deslocamento das indústrias para os outros municípios vizinhos, concentrando na capital apenas os serviços terciários, provocou “a perda da empatia entre a cidade e o porto”²¹⁹. Deste modo, continuam os autores, “o porto, escondido atrás do Muro da Mauá, ficou na cidade como um resíduo da função industrial caduca por causa de uma progressiva transferência para a região Metropolitana de Porto Alegre”²²⁰.

Em contrapartida aos fatores econômicos que geraram a estagnação do porto, a cidade, desde o último e calamitoso episódio de 1941, não mais sofreu ameaça de novas enchentes, fato este que contribuiu para que os cidadãos porto-alegrenses, incluídos aí uma grande parte de sua elite intelectual, passassem a

²¹⁸ SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit., p. 28-29.

²¹⁹ Ibidem, p. 108.

²²⁰ Ibidem, p. 108.

questionar, cada vez com maior freqüência, a existência e eficácia do muro de concreto que esconde e separa a cidade de seu porto.

Este assunto, por demais polêmico, motivou, ao longo dos últimos anos, uma série de discussões, provocando quase que na mesma proporção um número bastante grande de propostas e projetos que visaram a melhor utilização de sua estrutura, ou mesmo a sua substituição total por sistemas alternativos de proteção que não causassem a mesma ruptura visual e física com a cidade. Não cabe aqui analisar cada uma destas propostas, porém podem ser citadas duas que sintetizaram em suas idéias os anseios da comunidade, naquele momento. A primeira delas foi resultado de um concurso público promovido pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre em conjunto com o Departamento de Esgotos Pluviais (DEP) no ano de 1994, chamado de Concurso Público Nacional de Idéias para o Muro da Mauá²²¹, que tinha por objetivo implementar a melhor solução de reaproveitamento da extensa cortina de concreto que se alinha ao longo do Cais Mauá, aproximando o cidadão e, conseqüentemente a cidade, do Guaíba. O projeto vencedor, de autoria dos Arquitetos Paulo Roberto de Almeida e Eliane Sommer, previa a construção de grandes passarelas e escadarias ao longo da estrutura, facilitando a sua transposição em diversos pontos e transformando-o em um imenso mirante das belezas naturais representadas pelas ilhas do estuário. Infelizmente, como ocorre com a maioria dos projetos escolhidos em concurso público no Brasil, suas propostas ficaram à deriva das constantes mudanças de foco por parte dos próprios agentes promotores e dos entraves burocráticos da política pública, sendo engavetadas e esquecidas. A segunda proposta partiu do Arq. Carlos Maximiliano Fayet, então presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB/RS), quando do lançamento do Edital do Concurso Público de Arquitetura para o Cais Mauá do Porto de Porto Alegre, que teve como objetivo a revitalização desta área. Suas idéias foram publicadas em um dos boletins da instituição emitidos mensalmente para toda a categoria. Provocaram enorme polêmica na época, pois eram diametralmente opostas às anteriormente citadas. Fayet propunha a derrubada total do Muro da

²²¹ O referido concurso foi promovido pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre e pelo Departamento de Esgotos Pluviais (DEP), com o apoio da Secretaria de Cultura, Secretaria de Planejamento Municipal e Programa Guaíba Vive. A organização ficou a cargo do Instituto de Arquitetos do Brasil, Departamento do Rio Grande do Sul. O edital foi publicado em 02 de setembro de 1994, contando com a participação de 256 trabalhos inscritos. A entrega do prêmio ao trabalho vencedor ocorreu no dia 25 de novembro de 1994.

Mauá, integrando novamente a cidade e o porto, e a construção de um sistema de proteção alternativo junto à borda do Guaíba, com a utilização de grandes placas de aço móveis que seriam fixadas ao longo do Cais Mauá, impedindo assim que, na eventualidade de uma nova enchente, este também, a exemplo da cidade, estivesse protegido das águas. Suas idéias influenciaram a elaboração do edital do referido concurso, que previu assim, em suas prerrogativas, o estudo de um sistema alternativo para a proteção do empreendimento que seria edificado no cais Mauá.

Esta manifestação recebeu o apoio de muitas entidades e pessoas influentes, tanto no meio profissional como também no jornalístico, provocando infindáveis discussões a este respeito e a manifestação contrária de igual número de pessoas que defendiam, e ainda defendem, a manutenção do Muro da Mauá. A verdade é que a discussão em torno do muro parece não ter fim, o que torna impossível qualquer previsão a respeito de sua manutenção ou eliminação no futuro.

4.3 AGONIA E REDENÇÃO DOS CENTROS URBANOS

Da mesma forma que alguns espaços ou equipamentos urbanos, antes produtivos e geradores de divisas, entram em declínio por uma série de motivos normalmente desencadeados por mudanças econômicas, também as áreas centrais das cidades enfrentam constantemente o mesmo problema.

Os centros urbanos podem ser definidos como aquela porção do espaço que garante a integração do conjunto da estrutura urbana e a intercomunicação entre os diversos agentes sociais que, nas suas interações, constroem e transformam a cidade. Como bem assinala Manuel Castells, o termo centro urbano designa, ao mesmo tempo, um lugar geográfico e um conteúdo social²²². Este conteúdo social,

²²² CASTELLS, Manuel. *Problemas de investigação em sociologia urbana*. Lisboa: Editorial Presença, 1979, p. 35.

ao qual Castells se refere, poderia ser definido como sendo a soma das diferentes experiências vividas pela comunidade ao longo de sua história, suas crenças, suas práticas sociais, enfim, sua cultura, refletidas na edificação dos espaços urbanos e definidas pelas construções que os rodeiam. Cada elemento urbano carrega consigo parte da história, preserva um momento vivido, conserva uma memória que, alimentada, gera conhecimento, pois, como se sabe, não é possível construir o presente prescindindo-se das experiências passadas, sob a pena de incorrer nos mesmos equívocos. Não há evolução que desconsidere o passado.

Como lugar geográfico, os centros urbanos geralmente coincidem com o núcleo central original da cidade, local onde se observou o seu nascimento, o que lhes confere acentuado valor simbólico. O coração financeiro, o conjunto de equipamentos culturais e a grande rede de serviços e comércio também estão localizados nestas porções do território da cidade. Mas os centros urbanos também são o lugar do ócio e do lazer, do *“dolce far niente”*, do *“ver e ser visto”*, lugar onde as práticas sociais estão em evidência. Por todos estes motivos, os centros urbanos constituem importantes referências para o estudo da cidade, pois são neles que a vida da comunidade se expressa em todos os sentidos.

Em Porto Alegre, o centro está localizado sobre o promontório que se projeta sobre o Guaíba, abrangendo, de maneira geral, toda a península cêntrica, banhada, ao norte e a leste, pelas águas calmas do lago e limitada, ao sul, sudoeste e oeste, pelo primeiro anel perimetral do sistema viário. Tecnicamente, nem toda a centralidade está contida nesta porção do território e nem toda ela desempenha, homogeneamente, o papel de centro. Atualmente, Porto Alegre possui vários centros secundários, que crescem cada vez mais, estimulados pelas decisões contidas nos sucessivos Planos Diretores que regulam a expansão e o crescimento da cidade.

Como consequência dos limites geográficos que o terreno impôs à cidade, Porto Alegre cresceu e se densificou na península, ampliando ao máximo suas fronteiras em terrenos conquistados do Guaíba mediante sucessivos aterros, iniciados no princípio do século passado. A localização privilegiada lhe garantiu um rápido desenvolvimento socioeconômico que agregou um diversificado comércio e uma eficiente rede de prestação de serviços, ambos concentrados inicialmente na área central da cidade. Com o passar dos anos, Porto Alegre passou a ser

considerada um pólo urbano de referência para as comunidades mais próximas que usufruíam destas condições.

Com a metropolização, verificada a partir da década de 1960, a cidade passou a ser considerada o principal centro de uma região composta inicialmente por quatorze municípios, mas que hoje congrega, sob a denominação de Região Metropolitana de Porto Alegre²²³, trinta cidades.

O crescimento acentuado da população, verificado principalmente em dois momentos distintos da história da cidade (entre os anos de 1900 e 1910, e entre os anos de 1950 e 1960), promoveu a elaboração de estudos técnicos que coordenaram o desenvolvimento urbano da cidade. Na primeira década do século XX, as taxas anuais de crescimento, que vinham se mantendo na casa dos 3%, aumentam além dos 5%, e a população passa de 73.674 habitantes para 130.227 habitantes²²⁴. Nesse período, sob a administração do Eng. Otávio Francisco da Rocha, a Intendência aprova um Regulamento Geral sobre Construções, no qual se implementam as idéias contidas no Plano de Melhoramentos de Moreira Maciel, já citado no Capítulo III desta dissertação, promovendo grandes obras de remodelação da área central, como a abertura de avenidas, a eliminação de becos e a verticalização da cidade. Segundo Maria Soares de Almeida, o incentivo à construção em altura continuava presente no ano de 1940, quando o então Prefeito José Loureiro da Silva, através do Decreto nº 245²²⁵, estabelece para as novas construções nas Avenidas Borges de Medeiros, Dez de Novembro e parte da Rua dos Andradas um mínimo de seis pavimentos. Consolidava-se, assim, uma nova imagem para a cidade que se transformava em uma metrópole moderna. O casario, que na área central predominou até o início da década de 1940, estava sendo substituído por edificações de maior porte. Na década de 1950 ocorre uma nova

²²³ A RMPA, ou Região Metropolitana de Porto Alegre, foi instituída a partir da Lei Complementar nº 14, de 08 de junho de 1973. Originalmente, a RMPA foi criada com quatorze municípios. Em 1989, a RMPA é ampliada para vinte e três municípios, e, a partir da nova Constituição Federal de 1988, outros municípios, que de fato já pertenciam à RMPA, foram oficialmente acrescentados ao território de seu domínio. Cf: BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil: Redes Urbanas Regionais: Sul**. IPEA, IBGE, UNICAMP / IE / NESUR, IPARDES. Brasília: IPEA, 2000, p. 159.

²²⁴ Fonte: IBGE, censo de 1900, censo municipal de 1910. In: SINGER, Paul, op. cit., p. 180.

²²⁵ ALMEIDA, Maria Soares de. Gestores da cidade e seus regulamentos urbanísticos. In: LEME, Maria Cristina S. (coord.), op. cit., p. 110.

alteração nos critérios relativos à altura das edificações. A Lei nº 986, de 1952²²⁶, implementada sob a administração do Prefeito Eng. Ildo Meneguetti, dispunha sobre a altura das construções e estabelecia para a Rua dos Andradas e Avenidas Borges de Medeiros e Salgado Filho (antiga Dez de Novembro), alturas de 30m a 70m, respectivamente, para edifícios construídos no alinhamento. Nesse momento, segundo Soares, uma nova imagem começa a surgir nos documentos oficiais:

Não mais a cidade dos edifícios de seis pavimentos, segundo o modelo de Paris. Agora, o que se desejava eram os arranha-céus, imagem que já se impunha a qualquer cidade que se quisesse moderna²²⁷.

A cidade moderna, dos “arranha-céus”, começava a surgir, a exemplo de outras cidades no mundo que, assim como Porto Alegre, também se modernizavam. Pode-se destacar, como marco desta nova imagem urbana e do progresso da engenharia e arquitetura, o Edifício Santa Cruz, construído na Rua dos Andradas, com 33 pavimentos e pioneiro na utilização de estrutura de aço pré-moldado.

É nesse momento, entre as décadas de 1950 e 1960, que a capital apresenta novamente um surto de desenvolvimento populacional, passando de 394.151 habitantes recenseados em 1950, para 641.173 habitantes no ano de 1960, com taxa anual de crescimento que novamente chega na casa dos 5%²²⁸. Porto Alegre tornava-se uma cidade cada vez mais complexa, e a necessidade de expansão e reordenação de seu espaço motivou a elaboração de um novo Plano Diretor, que foi coordenado pelo Urbanista Edvaldo Pereira Paiva e aprovado em 1961.

A visão modernista, que preconizava a substituição da cidade horizontal pela lógica da verticalização sem limites e que havia orientado as leis de ocupação do solo anteriormente aprovadas, passou a ser revista, e o novo plano previu um maior controle de altura das edificações, impondo aos terrenos um sistema de índices que regulavam o volume a ser construído em relação à capacidade de absorção dos

²²⁶ ALMEIDA, Maria Soares de, op. cit., p. 112.

²²⁷ Ibidem, p. 112.

²²⁸ Fonte: IBGE, censos de 1950 e 1960. In: SINGER, Paul, op. cit., p. 180.

mesmos pela infra-estrutura projetada ou existente nas diversas áreas da cidade. O processo de elaboração desse plano também levou em consideração a Carta de Atenas, documento aprovado pelo Conselho Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) em 1933²²⁹, que definiu a primeira regulamentação dos princípios fundamentais que regem a preservação, conservação e restauração dos monumentos históricos.

A preocupação dos técnicos em relação à área central da cidade, que apresentava um volume excessivo de construções provocado pela valorização excessiva do solo urbano devido à permissão de se poder construir mais de uma dezena de vezes o tamanho dos lotes, foi decisiva para a revisão do antigo sistema regulador. O controle da densidade populacional passava a ser efetuado pelo zoneamento de índices de aproveitamento, que limitavam as edificações:

Esta limitação da densidade populacional é um elemento essencial, não só para permitir uma previsão na instalação e manutenção dos serviços públicos, como também para controlar e evitar a superdensificação de diversas áreas, fato que atualmente já se apresenta no centro comercial. A antiga legislação sobre construções permitiu na zona central a edificação de numerosos prédios, cujo volume de construção equivale a um aproveitamento de 20 a 30 vezes a área dos terrenos. Este aproveitamento, si consagrado, daria lugar a uma densidade máxima de população superior a 10.000 habitantes por Ha, que é um índice extremamente elevado²³⁰.

A verdade é que o centro da cidade já se encontrava extremamente densificado através de um processo que provocou a rápida substituição dos antigos edifícios por espigões modernistas que reclamavam seu espaço lado a lado com construções históricas, sem o menor controle estético. Além de provocar a lenta e irreversível descaracterização de sua imagem, este processo desencadeou uma série de problemas que ainda hoje, apesar da sucessão de Planos Diretores que foram aprovados após o de Paiva, continuam preocupando a comunidade e a

²²⁹ A referência a este documento encontra-se descrita na página 25 do Plano diretor de Porto Alegre. Cf. PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. *Plano Diretor de Porto Alegre 1954-1964*. Porto Alegre: PMPA, 1964, p. 25.

²³⁰ Ibidem, p. 42.

administração pública. Se, por um lado, a densificação do centro fez com que a oferta de imóveis proporcionasse uma maior concentração de serviços especializados e de um comércio diversificado, qualificando-o como um importante ponto de referência local e regional, responsável pela convergência de um número cada vez mais expressivo de pessoas dependentes de seus serviços, por outro, provocou a gradativa expulsão da população que habitava desde muito tempo seus quarteirões, assustada pelo crescente movimento de suas esquinas e pelo barulho e poluição causados pelo intenso trânsito de veículos que congestionam as vias públicas, gerando desconforto. Paulatinamente, os antigos imóveis residenciais foram dando espaço a um número cada vez maior de salas comerciais, escritórios e lojas, obrigando os cidadãos a se deslocarem para bairros mais afastados. Esse processo contínuo de êxodo das áreas centrais acarretou a diminuição da função de moradia e uma rápida degradação dos imóveis antes utilizados para este fim. A apropriação destes por camadas economicamente menos favorecidas ocorre como uma conseqüência natural destes fatores, conforme indica Sheila Villanova Borba:

As áreas centrais das cidades sofrem o descompasso entre uma evolução espacial lenta, cristalizada em formas, e uma evolução temporal rápida, submetida à mudança histórico-cultural. À alta valorização do solo se contrapõe um padrão rígido de ocupação. Isso conduz ao que se costuma designar como “crise dos centros urbanos”: áreas que deixam de receber investimentos, prédios degradados, desabitados ou ocupados por populações empobrecidas. Gera-se, assim, a necessidade da renovação – e é preciso intervir, para devolver tais áreas ao mercado capitalista de bens urbanos²³¹.

As dificuldades econômicas, acarretadas pela má distribuição de renda que empobrece cada vez mais a população, principalmente a que vive nos grandes centros urbanos, são barreiras que no Brasil, assim como em muitos países latino-americanos em desenvolvimento, incidem diretamente na qualidade de vida. Em Porto Alegre, apesar destes indicativos serem positivos, o quadro social urbano não difere muito das demais capitais brasileiras. A escassez de emprego formal gera o

²³¹ BORBA, Sheila Villanova. Transformações recentes na área central de Porto Alegre. Apontamentos para uma discussão. In: PANIZZI, Wrana M.; ROVATTI, João F. (orgs.). **Estudos Urbanos – Porto Alegre e seu Planejamento**. Porto Alegre: Ed. UFRGS / Prefeitura Municipal, 1993, p. 21.

crescimento do informal, que ganha as ruas da cidade. É possível notar que, paralelamente ao processo de degradação do centro, ocorre uma intensificação das atividades informais e do comércio de ambulantes, que se ramifica desordenadamente por suas principais artérias. Os fluxos desordenados, o trânsito congestionado, a sujeira e a depredação dos equipamentos urbanos provocam uma situação que poderia ser definida como de “caos urbano”, considerada perigosa para os cidadãos e ameaçadora para a saúde da cidade.

Simultaneamente a estes fatos, a contínua substituição do que David Harvey chama de “palimpsesto urbano”²³², que ocorre como resposta ao acentuado crescimento da população, ao desenvolvimento econômico e às consideráveis mudanças tecnológicas, provoca não só a destruição do patrimônio construído, como o abandono de muitos espaços e edificações que se tornaram obsoletos ou ultrapassados para o desempenho de suas funções originais. Como contraponto à destruição indiscriminada do acervo construído e ao abandono e degrado de construções e espaços na cidade, surgem os processos de revitalização urbana²³³,

²³² O autor utiliza o termo “*palimpsesto urbano*” para designar as diversas camadas, compostas de várias formas construídas, que se apresentam sobrepostas umas às outras na cidade contemporânea. Estas camadas são fruto das mudanças sofridas pela cidade ao longo de sua história como decorrência do crescimento caótico gerado pela industrialização, modernização e especulação imobiliária. Cf. HARVEY, David. Espaços urbanos na “Aldeia Global”: Reflexões sobre a condição urbana no capitalismo no final do século XX. In: PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, n. 4. Belo Horizonte: PUC / MG, 1996, p. 171.

²³³ Os processos de Revitalização Urbana têm origem, como lembra Del Rio, em uma retomada das políticas de intervenção nas áreas centrais das cidades, redirecionadas segundo um conceito mais amplo e socialmente comprometido com a história e a memória locais. Este processo decorre da evolução das políticas de Renovação Urbana, que tinham por objetivo o saneamento do espaço coletivo decadente ou destruído, reestabelecendo novos princípios de ordenação baseados nos conceitos racionais impostos pelo modernismo. Os primeiros processos de renovação urbana tiveram lugar após a segunda Guerra Mundial, nas cidades bombardeadas, com o objetivo de recuperação e reconstrução dos parques habitacionais destruídos com a guerra. Porém, na maioria dos casos, as intervenções eram totalmente desvinculadas da história destas cidades, até porque muito pouco havia restado para ser reerguido e o fator tempo obrigava a uma reconstrução rápida e racional. Para Del Rio, “a recuperação econômica e a reconstrução do pós-guerra foram ainda ampliados em seu poder demolidor pelo ‘boom’ econômico e o histerismo desenvolvimentista que caracterizaria os anos 60”. Após este período de demolições e reconstruções indiscriminadas, um novo grupo de ações surgiu a partir de uma reação às características e resultados dos programas do período anterior. Esta reação foi principalmente movida, segundo o autor, “a partir de um crescente ‘nacionalismo’ e de uma crescente indústria de turismo que justificavam a ‘sacralização’ de lugares e edificações pela sociedade”. Estes conceitos iniciais de patrimônio ampliaram-se, dando lugar a movimentos de oposição mais amplos, abrangendo a conservação de forma geral, física e social, englobando, mais tarde, os conceitos ambientais. A partir deste momento, as ações de renovação urbana passaram a se preocupar também com a memória das cidades, através da reabilitação do patrimônio edificado em oposição à simples destruição. Ao contrário da renovação urbana, que pressupunha sempre um processo destrutivo precedente ao construtivo, a Revitalização Urbana surge como um conceito

ou seja, ações de intervenção física que têm por objetivos a reutilização e restauração deste patrimônio, reabilitando-os para o desempenho de novas ou antigas funções.

Em um processo de revitalização urbana, são estes os ambientes em que se encontram as melhores condições e facilidades para a implantação de novos projetos, pois se constituem em verdadeiras ilhas urbanas, cercadas por todas as facilidades de infra-estrutura e, por isso mesmo, com elevado valor de solo. Parte deste patrimônio deverá ser descartado, e parte merecerá ser reabilitado. A decisão sobre qual das partes deverá ser preservada é uma das grandes questões que hoje se impõem ao urbanismo moderno e que produz enormes discussões entre gestores urbanos, profissionais da área, investidores e comunidade.

Como forma de amenizar os efeitos nocivos do “caos urbano” instaurado no polígono central da cidade de Porto Alegre e cientes da importância dos processos de reabilitação urbana na resolução dos mesmos, muitos projetos foram debatidos e postos em prática pelas administrações municipais que se sucederam ao longo dos últimos anos no governo da capital. A participação da população, integrando-se aos movimentos em prol da revitalização urbana da área central, tem sido cada vez mais freqüente e estimulada pelas administrações públicas. Um dos primeiros movimentos populares em prol da defesa dos interesses comunitários foi, como bem lembra Borba, o Movimento Cidade Viva²³⁴, surgido no ano de 1983 e que contou com representação de importantes segmentos da sociedade porto-alegrense. Promoveu a ocupação da Praça XV de Novembro para protestar contra a demolição de prédios históricos, entre eles o antigo abrigo de bondes, prevista como uma das

abrangente. Segundo Del Rio, “na medida em que incorpora práticas anteriores, é mais do que a sua simples adição, pois as excede e supera na busca de uma nova vitalidade (econômica, social, cultural e físico-espacial) para as áreas centrais da cidade”. Na Revitalização Urbana convivem práticas tão diferentes quanto a renovação de áreas deterioradas, o desenvolvimento de áreas desocupadas, a preservação de interesse histórico e cultural, a reciclagem cuidadosa de usos em imóveis históricos, a promoção de novos usos e a recuperação ambiental. DEL RIO, Vicente. **Desenho Urbano e Revitalização na área portuária do Rio de Janeiro. A contribuição do Estudo da Percepção Ambiental**, op. cit., p. 19-44.

²³⁴ Integraram o “Movimento Cidade-Viva” um grande número de entidades: Ação Democrática Gaúcha, AGAPAN, DCE-PUC, CAAP-PUC, Grupo “Em Nome do Amor à Natureza”, Movimento Ecológico Integrado, Movimento Gaúcho em Defesa da Cultura, Movimento em Defesa do Acervo Cultural Gaúcho, Sindicato do Comércio dos Vendedores Ambulantes e Feirantes do RS, Instituto dos Arquitetos do Brasil / RS, ANAI, Sociedade de Economia do RS, Sindicato de Jornalistas do RS. BORBA, Sheila Villanova, op. cit., p. 25.

principais medidas do plano de intervenção proposto pelo então prefeito João Dib para o centro de Porto Alegre. A participação da comunidade nas decisões que interferem na organização da cidade tem sido festejada como uma conquista do direito à cidadania, pois, como se sabe, o espaço urbano é o berço da comunidade, fonte de suas referências e de sua memória.

A busca pela requalificação do espaço urbano e da vida no centro da cidade rendeu a Porto Alegre importantes projetos arquitetônicos, alguns, inclusive, realizados em espaços anteriormente abandonados. Dentre estes projetos, podem ser citados os de restauração de importantes equipamentos culturais, como o Teatro São Pedro, a Biblioteca Pública Estadual e o Museu de Artes do Rio Grande do Sul, edificações históricas de grande qualidade arquitetônica; institucionais, como o Paço Municipal e a Igreja das Dores (restauração executada somente na área externa); e comerciais, como o Mercado Público e o Chalé da Praça XV. Projetos de reconversão, que transformaram edificações com funções obsoletas em novos referenciais culturais, também têm chamado a atenção no esforço de humanizar o centro de Porto Alegre, como é o caso do Memorial do Rio Grande do Sul (antiga sede do Correios e Telégrafos), do Santander Cultural (antiga sede do Banco Nacional do Comércio), da Casa de Cultura Mário Quintana (antigo Hotel Magestic), Centro Cultural CEEE Érico Veríssimo (antiga sede da Cia. Força e Luz), do Centro Cultural Usina do Gasômetro (antiga Usina Termoelétrica) e, mais recentemente, do Shopping Total na antiga sede da Cervejaria Bopp, um dos prédios históricos mais importantes da cidade.

Todas essas intervenções contribuíram para alavancar melhorias nos espaços em que se encontram inseridas, gerando impactos positivos e crescentes sobre o seu entorno e criando pólos de interesse atrativos não só para a comunidade como também para a indústria do turismo, uma importante fonte de divisas para a cidade. Porém, como se sabe, ações pontuais, restritas apenas a algumas edificações de interesse, não são suficientes para fazer renascer com qualidade os centros urbanos das nossas cidades. É preciso, a exemplo de outras capitais que enfrentaram ou enfrentam o mesmo problema que Porto Alegre, planos de intervenções abrangentes e integrados que contem com a participação dos poderes público e privado e também da comunidade, para que os resultados sejam

os mais positivos possíveis e, desta forma, realimentem o processo, atraindo novos investidores, novos moradores e novos consumidores e gerando novos projetos.

Como já foi dito, a reutilização do patrimônio construído, ação que se opõe à destruição indiscriminada de edificações e espaços tradicionais, vem sendo cada vez mais estimulada nos processos de revitalização urbana em áreas degradadas na cidade. É correto afirmar que uma série de fatores contribuíram, de maneira conjunta, para que a sociedade e o poder público concluíssem que a política arrasa-quarteirão²³⁵, fruto do movimento modernista, não era a melhor opção para a reorganização dos espaços públicos centrais das cidades. Segundo Del Rio:

A partir dos anos 90, e hoje já integrado ao paradigma do desenvolvimento sustentável, as grandes cidades passaram a buscar o renascimento dos centros urbanos, através da revitalização de suas áreas centrais mediante a reutilização dos patrimônios (físico, social e econômico) instalados e da sua melhor utilização possível, viabilizando o sistema econômico através das melhores respostas socioculturais. Os novos modelos urbanísticos de revitalização urbana invertem a lógica modernista e seus modelos positivistas, onde a busca pelo ideal racional-tecnicista gerava a renovação urbana indiscriminada e construía ambientes simplórios, assépticos e desprovidos da riqueza sociocultural típica dos centros urbanos tradicionais²³⁶.

Esta nova visão de planejamento urbano, decorrente do urbanismo moderno, tem produzido, mais recentemente, intervenções comprometidas com a história e a memória das cidades, respeitando espaços e edificações de valor

²³⁵ O termo “arrasa-quarteirão” é utilizado por autores, como Vicente Del Rio, para designar o processo de substituição indiscriminada do acervo de construções edificado ao longo de séculos nas grandes cidades, decorrente de uma política de intervenção urbana que teve sua origem vinculada ao final da Segunda Guerra Mundial. Pode-se determinar ainda que, até o último cartel do século XX, esta política se baseou no intenso crescimento econômico de matriz fordista, que imprimiu a prática da produção e consumo massificados, em que o ideal positivista e a lógica racional-tecnicista do modernismo orientavam políticas urbanas equivocadas, numa renovação indiscriminada das cidades existentes. Estes projetos, denominados de arrasa-quarteirão, substituíram a riqueza físico-espacial e a pluralidade sociocultural das áreas centrais tradicionais, já desvalorizadas e esvaziadas de suas funções originais, com ambientes frios e simplistas, baseados em uma arquitetura desvinculada de bases históricas e de valores simbólicos e referenciais das comunidades destes centros. Cf: DEL RIO, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos (1). In: **Arquitextos – Periódico mensal de textos de arquitetura**. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/bases/texto091.asp.html> Acesso em: 25 nov. 2002.

²³⁶ DEL RIO, Vicente. Em busca do tempo perdido. O Renascimento dos centros urbanos (1). In: **Arquitextos – Periódico mensal de textos de arquitetura**. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/bases/texto028.asp.html> Acesso em: 25 nov. 2002.

cultural e simbólico inseridos no palimpsesto urbano. Os instrumentos tradicionais que regulavam, até poucas décadas atrás, as ações de transformação urbana estão sendo revistos e modificados, pressionados por uma série de fenômenos significativos como, por exemplo, inovações tecnológicas e mudanças econômico-sociais, como forma de se adaptarem às novas condições impostas por um mundo cada vez mais globalizado.

A superação das barreiras espaciais, provocadas pelas facilidades de comunicação que interligaram virtualmente todos os países do globo, foi determinante para a construção de um mundo homogeneizado, no qual relações comerciais e financeiras passaram a seguir uma certa padronização, e a importação de tecnologias, e até mesmo de arquitetura, moldou ambientes pasteurizados. Esta conjunção de fatores permitiu a criação de condições favoráveis para que diversas empresas migrem livremente entre países, de acordo com suas necessidades e vantagens ofertadas pelos mercados, produzindo, montando e vendendo seus produtos não necessariamente nos países de origem. Conforme analisa Harvey:

O livre fluxo do capital na superfície terrestre, põe uma forte ênfase nas qualidades particulares dos espaços para os quais o capital pode ser atraído. O encolhimento do espaço que faz diversas comunidades do globo competirem entre si implica estratégias competitivas localizadas e um sentido ampliado de consciência daquilo que torna o lugar especial e lhe dá vantagem competitiva. Esta espécie de reação confia muito mais na identificação do lugar, na construção e indicação de suas qualidades ímpares num mundo cada vez mais homogêneo e fragmentado²³⁷.

As cidades passaram a competir entre si como forma de atração de empreendimentos e negócios. Essa competição gerou um movimento de requalificação do ambiente urbano centrado na valorização de suas especificidades, que acabaram por se tornar importantes elementos de diferenciação e determinantes na decisão de escolha por um centro urbano ou outro. Continua Harvey: “A queda de

²³⁷ HARVEY, David. **Condição Pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1994, p. 247.

barreiras espaciais reforçou, paradoxalmente, o significado do que o espaço contém. As qualidades do lugar tornaram-se mais significantes nas últimas décadas”²³⁸.

A imagem da cidade torna-se cada vez mais importante no processo de atração do capital e também de pessoas. O crescimento do turismo em massa e de indústrias ligadas ao lazer tem reforçado, nos últimos anos, a importância econômica das cidades como centros de compras, lazer, cultura e turismo. Essa é, segundo Harvey, “uma sólida base econômica para se resgatar o passado, melhorar a qualidade de vida e fornecer o tipo certo de infra-estrutura (hotéis, parques, centros culturais, museus de todos os tipos, lojas e áreas de lazer)”²³⁹. Este resgate do passado, ao qual se refere o autor, constitui-se em uma das principais ações propostas pelos novos planos estratégicos, voltados para um redesenho espacial da cidade face à obsolescência da infra-estrutura urbana instalada e às novas relações de produção. Desta forma, o capital construído, procedente de edificações que não mais desempenham suas funções originais e se encontram abandonadas, constitui-se na base ideal sobre a qual o processo de revitalização incide. As ações de intervenção nestes locais adquirem importância fundamental no processo de renovação urbana no sentido em que utilizam o espaço construído sem ter que destruí-lo, legitimam novamente sua importância no cenário urbano, devolvendo-os ao convívio da população, resguardam a memória e a imagem do lugar e, por consequência, da própria cidade, reforçando assim a promoção de suas qualidades individuais.

Assim como em outras capitais, Porto Alegre também tem promovido ações de resgate e preservação de seu patrimônio. Com o propósito de contribuir para a aceleração deste processo, a Prefeitura Municipal aderiu ao Programa Monumenta²⁴⁰, promovido pelo Ministério da Cultura (MinC) com financiamento do

²³⁸ HARVEY, David. Espaços urbanos na “Aldeia Global”: Reflexões sobre a condição urbana no capitalismo no final do século XX, op. cit., p. 177.

²³⁹ Ibidem, p. 179.

²⁴⁰ O Programa Monumenta foi lançado em dezembro de 1999, como um dos muitos programas estratégicos do então Plano Avança Brasil do Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso. Criado por iniciativa do Ministério da Cultura (MinC) e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), tem por objetivo revitalizar e preservar o patrimônio histórico brasileiro. Sete cidades que representam os conjuntos patrimoniais mais importantes do País foram escolhidas para a primeira etapa de sua implantação: Ouro Preto em Minas Gerais, Salvador na Bahia, Olinda e Recife em Pernambuco, São Luís do Maranhão, São Paulo e Rio de Janeiro. Além do BID, a Unesco, o Banco

Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e cooperação da UNESCO, e que tem por objetivo “a preservação de áreas prioritárias do patrimônio histórico e artístico urbano do país, incluindo espaços públicos e edificações, de forma a garantir sua conservação permanente e a intensificação do seu uso pela população”²⁴¹.

Porto Alegre foi uma das capitais escolhidas no Brasil porque apresenta, segundo a Unidade Executora do Programa, “um Centro Histórico rico e diversificado, tanto pela variedade de sua fisionomia, fruto da convivência entre estilos arquitetônicos diversos, quanto pelos lugares evocativos da história do Rio Grande do Sul”²⁴². A área de influência do projeto corresponde à totalidade do Centro Histórico e inclui as Praças da Matriz e da Alfândega, bem como a Rua General Câmara, a Avenida Sepúlveda e parte do Cais Mauá. Sua área total de abrangência é de aproximadamente 59 hectares, incluindo cerca de 580 imóveis, sendo muitos destes domicílios residenciais. Cabe mencionar aqui a preocupação do programa com a função habitação, aspecto que precisa ser levado em consideração em todo e qualquer projeto que se proponha a revitalizar áreas urbanas centrais, pois, como bem afirma Borba, “um centro onde a moradia é uma função em declínio, se degrada e está ameaçado até mesmo de desaparecimento”²⁴³.

Ações de refuncionalização espacial e de requalificação de imóveis residenciais geralmente revertem em uma expressiva valorização imobiliária da área, tornando-a mais atrativa a novos investimentos. Além disso, devolvem à cidade setores urbanos importantes e que haviam perdido sua vitalidade, apesar de terem sido, por muito tempo, endereços de referência da comunidade local.

O plano de ação do Programa Monumenta prevê ainda o Programa de Valorização do Patrimônio Cultural, que envolve ações e políticas que permitem

Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a Caixa Federal, o Banco do Nordeste e o Banco do Brasil também apoiam a iniciativa.

²⁴¹ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Unidade Executora do Projeto. **Programa Monumenta: Folder de Divulgação**. Porto Alegre: PMPA, 2001.

²⁴² PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Unidade Executora do Projeto. **Programa Monumenta: Plano de Ação Social para o Centro Histórico de Porto Alegre**. Porto Alegre: PMPA, 2001.

²⁴³ BORBA, Sheila Villanova, op. cit., p. 30.

identificar e classificar elementos de valor cultural, estabelecer diretrizes e desenvolver projetos com vistas ao resgate da memória cultural, tais como restauração, revitalização e potencialização de áreas significativas, e a criação ou aperfeiçoamento de instrumentos normativos de incentivo à preservação.

As atividades do programa já tiveram início. Algumas de suas tarefas já se encontram totalmente concluídas e outras em pleno andamento. Conforme indicado no Capítulo I, o Pórtico Central do Cais Mauá, monumento escolhido para inaugurar as ações do programa em Porto Alegre, foi totalmente restaurado, tendo sua estrutura metálica completamente recuperada, assim como os painéis de vedação, compostos por placas de cristal, que conformam os dois frontões voltados para a cidade e para o Guaíba, que recuperaram sua forma original através da substituição das peças danificadas. Hoje, o Pórtico pode ser visto e apreciado em todo o seu esplendor, como muito provavelmente ocorreu em 1922, quando foi inaugurado. Das obras previstas para a área do Cais Mauá, restam ainda a restauração e revitalização dos armazéns A e B do grupo central, através de intervenções nos espaços internos dos mesmos que possibilitem a instalação de atividades que promovam a auto-sustentabilidade do empreendimento, uma das premissas do Programa Monumenta. Dentre as atividades previstas, estão a criação de um espaço permanente de exposições, um memorial que abrigue documentos e objetos do Porto de Porto Alegre, um espaço para múltiplos usos, um pequeno ambiente para a apresentação de audiovisuais de cunho informativo, bar e restaurante.

Certamente este é um passo de fundamental importância para o início de um processo que tende a ser irreversível. A ocupação definitiva dos armazéns do grupo central consolidará um dos principais desejos da comunidade porto-alegrense, que é o de ter seu porto novamente vivo e disponível para que ela possa se apropriar do que lhe é de direito, ou seja, do seu patrimônio histórico.

Ao que tudo indica, Porto Alegre caminha em direção a um futuro comprometido com sua história e associado à identidade da cultura e tradição locais.

4.4 O RENASCIMENTO DAS ÁREAS PORTUÁRIAS

Como se pôde perceber, neste cenário de constantes transformações, as ações do novo planejamento urbano têm se adaptado às novas exigências do mercado e se distanciado de modelos descomprometidos com as individualidades e as especificidades de cada cidade. Ao contrário, têm se posto ao serviço de destacar estas individualidades, aproveitando para reciclar o acervo de construções disponível ao invés de destruí-lo para construir outro em seu lugar. Surgem, como principal foco de interesse para o processo de revitalização dos centros urbanos, as grandes áreas degradadas e abandonadas localizadas justamente no coração das cidades. Del Rio entende que:

Com a crise do petróleo, o esgotamento do modelo econômico fordista, a falência do Estado e a emergência do mercado globalizado, o novo capitalismo neo-liberal não poderia ignorar, por um lado, o potencial do patrimônio instalado, a acessibilidade e o simbolismo das áreas centrais e, pelo outro, os vazios, as descontinuidades e os limites internos ao crescimento e à expansão da economia. Junto com a expansão da consciência popular, a consolidação dos movimentos comunitários e ambientalistas, e inserido no paradigma do desenvolvimento sustentável, este novo contexto levou as metrópoles do primeiro mundo a perseguir o renascimento de seus centros, através da reutilização das áreas centrais, da recuperação de suas arquiteturas e da valorização cultural de suas ambiências²⁴⁴.

Inseridas em um mundo globalizado, onde se apresentam novos paradigmas de desenvolvimento, entre eles o do desenvolvimento sustentável²⁴⁵, cidades do

²⁴⁴ DEL RIO, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos (1), op. cit., p. 01.

²⁴⁵ O termo “desenvolvimento sustentável” possui definições bastante diversificadas e abrangentes, devido ao fato de poder ser aplicado a diferentes áreas do conhecimento. A Comissão Mundial do Meio Ambiente e do Desenvolvimento (CMMAD), no Relatório de Brundtland (1987, p.46), chamado “Nosso Futuro Comum”, define o termo da seguinte maneira: “*Desenvolvimento sustentável é aquele que satisfaz as necessidades do presente sem comprometer a possibilidade das futuras gerações satisfazerem suas próprias necessidades*”. Esta conceituação genérica traz como base a concepção de que o desenvolvimento está subordinado às relações de interdependência entre os sistemas social e econômico e que, junto a estes e lhes dando suporte, destaca-se o sistema ambiental. No âmbito

mundo inteiro têm voltado seus esforços no sentido da requalificação de seus espaços interiores, concentrando investimentos na reutilização do patrimônio instalado, na ocupação dos vazios urbanos e na intensificação e mistura dos usos, procurando, desta forma, gerar espaços atrativos que contribuam para a ampliação da vitalidade das mesmas enquanto centros de consumo, sem esquecer da valorização da cultura e história locais, importantes elementos de integração social. Estas ações, conforme já mencionado anteriormente, têm se concentrado geralmente nas áreas centrais da cidade, onde a maior parte do patrimônio edificado, potencialmente apto a receber intervenções neste sentido, encontra-se disponível e, muitas vezes, em locais extremamente valorizados do ponto de vista econômico, despertando o interesse dos gestores urbanos e dos investidores do setor privado. Este é o caso das grandes áreas portuárias obsoletas dispostas em ambientes urbanos centrais nas cidades. Berço e lugar central de suas metrópoles durante séculos, os antigos portos ressurgem através da revitalização urbana de suas estruturas, assumindo novamente um papel estratégico no desenvolvimento urbano.

O processo de revitalização destes espaços é um fenômeno que tem se repetido em muitas cidades que, assim como Porto Alegre, nasceram ligadas às atividades portuárias que constituíram, por muitos anos, a base de suas economias, mas que, por diversos motivos, passaram a não mais ser desempenhadas nestes determinados locais, relegando-os ao abandono. Localizadas em áreas de grande importância comercial e turística, junto aos centros urbanos, despertam o imediato interesse de investidores e gestores urbanos. Além disso, estes grandes espaços urbanizados, geralmente povoados por construções antigas de considerável valor

urbano, são inúmeras as variáveis que contribuem para a concepção teórica das dimensões que o desenvolvimento sustentável deve abarcar. Por esse motivo, ele deve ser entendido num sentido mais amplo que englobe, além da dimensão ambiental, também questões relativas à qualidade de vida, condições sociais, materiais e institucionais, necessárias à continuidade do desenvolvimento urbano e humano. Neste sentido, a organização do espaço urbano e das atividades que nele se realizam tornam-se fundamentais para que se possa garantir as condições de habitabilidade no tempo (para os habitantes atuais e as futuras gerações, isto é, garantia de continuidade da espécie humana) e no espaço (preservação da sustentabilidade dos espaços garantindo sua capacidade de resposta às necessidades humanas locais assim como seu funcionamento global dentro de um conjunto de cidades). É importante salientar que a revitalização urbana em áreas degradadas pode ser considerada uma atividade que respeita os preceitos do desenvolvimento sustentável, no sentido em que, para o cumprimento de suas ações, utiliza-se de um estoque de edificações existente sem ter necessariamente que destruí-lo e substituí-lo por outro. Cf: COMISSÃO MUNDIAL SOBRE O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO (CMMAD). **Nosso Futuro Comum**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1988, 430 p.

arquitetônico, carregam consigo parte importante da história destas cidades, relacionando-se diretamente com a imagem que a comunidade ou as pessoas que as visitam guardam na memória quando se referem a elas. A presença da água, que segundo Del Rio “tem servido como potente catalizador através do aproveitamento de suas conotações simbólicas e possibilidades lúdicas”²⁴⁶, é também um dos elementos importantes que justificam a atração por estes ambientes.

Do ponto de vista simbólico, são estes os espaços que, unidos ao Centro Histórico, reúnem a maior carga de elementos representativos de uma cidade e da comunidade ao longo de sua história. Neste sentido, é importante observar que o turismo recreativo, cultural e de compras tem se mostrado importante dinamizador econômico e social na revitalização dos centros urbanos, principalmente porque são justamente eles que atraem e concentram um maior número de visitantes, que tradicionalmente estão em busca dos espaços mais representativos da cidade. Por este motivo, as principais ações de revitalização urbana em áreas centrais têm concentrado suas intervenções especificamente nestes locais, conforme analisa Del Rio:

Nos últimos anos, com o fenômeno mundial de revalorização das áreas de frente de água, as alterações nas relações entre o indivíduo e o seu tempo de lazer, o crescimento do turismo cultural e temático, e a tendência à construção de fragmentos qualificados de cidade, destacaram as áreas portuárias por suas potencialidades paisagísticas, lúdicas, logísticas e imobiliárias, bem como pela revalorização mediática do seu capital simbólico. O turismo recreativo, cultural, de compras e de negócios, tem se mostrado importante dinamizador econômico e social nos projetos de revitalização das áreas centrais, particularmente nas áreas portuárias e frentes de água, onde a simbiose histórica entre cidade e mar pode ser amplamente explorada e transformada num efetivo cenário – são os Festival Market Malls, as marinas, os aquários e museus, os centros de conferências, etc.²⁴⁷.

²⁴⁶ DEL RIO, Vicente. Em busca do tempo perdido. O Renascimento dos centros urbanos (1), op. cit., p. 03.

²⁴⁷ DEL RIO, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos (1), op. cit., p. 06.

A revitalização das áreas portuárias implica também a valorização do patrimônio histórico-cultural, uma vez que, iniciado o processo, as cidades voltam a ocupar áreas de grande significado e que muitas vezes concentram, amalgamada em suas construções, parte do processo de sua evolução urbana. É importante ressaltar que a revitalização destes espaços gera um forte impulso inicial, a partir do qual toda a região limítrofe engendrará, como decorrência, mecanismos de revitalização do tecido urbano, espalhando-se indefinidamente.

Muitos projetos foram implementados em diversas cidades em todo o mundo com o objetivo de tornar novamente vivos estes espaços através de grandes intervenções urbanas baseadas em atividades comerciais, culturais e de serviços, atraindo para estes empreendimentos um renovado público formado não só pela própria comunidade local, mas também composto por turistas vindos de todas as partes. Muitos obtiveram sucesso, outros nem tanto, mas a verdade é que estas intervenções se tornaram corriqueiras e, de certa maneira, contribuíram para a elaboração de determinados pressupostos básicos que hoje são paradigmas para projetos que visem contemplar a reutilização de áreas com estas características.

Este estudo não tem por objetivo a análise detalhada destas intervenções, porém é de grande importância que sejam aqui mencionadas e conhecidas, pois justificam uma idéia, baseada em um conjunto de ações interligadas, que tem alcançando êxito no constante desafio de viabilizar a revitalização de áreas decadentes nos centros urbanos. Dentre estes projetos, podem ser citados três que reúnem características bastante peculiares: *Inner Harbour e Fells Point* em Baltimore, nos Estados Unidos, *Puerto Madero* em Buenos Aires, na Argentina, e *Vila Olímpica (Nova Icária)* em Barcelona, na Espanha. Em todas as intervenções, a preservação do patrimônio histórico existente, reciclando-o para novos usos, foi uma das principais preocupações que se traduziram, ao final dos processos, em novos e importantes espaços em que a memória e a história daquelas comunidades se encontram preservadas, espaços estes aos quais se pode denominar lugares de memória, inserindo-os, desta forma, dentro das preocupações e conceitos estudados nesta dissertação. Devido ao enorme sucesso alcançado após a implementação destes projetos, suas diretrizes constituíram-se em paradigmas constantemente referenciados em estudos e pesquisas sobre o tema.

Baltimore, cidade americana de aproximadamente 800.000 habitantes e cuja região metropolitana totaliza 2 milhões de habitantes, foi uma das primeiras a desencadear um processo de revitalização de grande porte em áreas portuárias abandonadas. Historicamente, a cidade se desenvolveu a partir de seu porto, de fundamental importância para a economia norte-americana. No entanto, a obsolescência das instalações portuárias, aliada às alterações econômicas estruturais e ao crescimento dos subúrbios ao redor da cidade configuravam, já nos anos 1950, uma situação de decadência econômica, urbana e demográfica, o que veio a concorrer para a formulação e implementação de um inédito programa de revitalização da área central de Baltimore, mais especificamente, de sua área portuária.

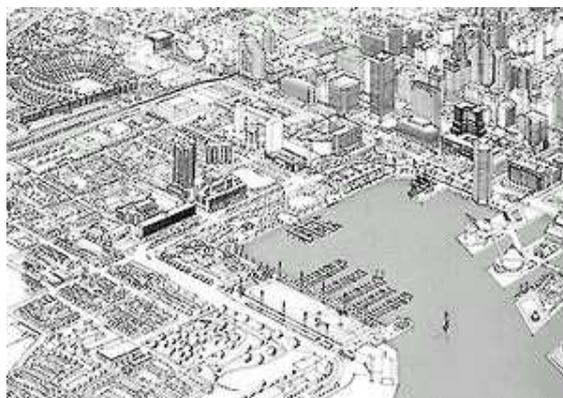
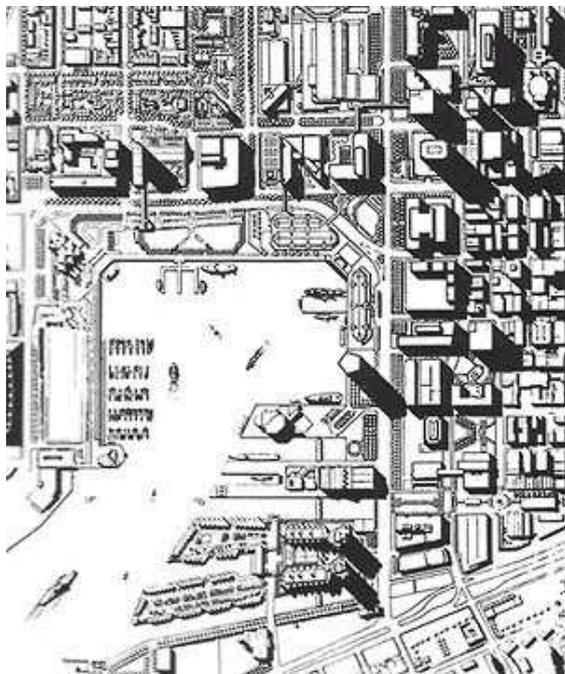
Em um primeiro momento, a revitalização atingiu 13 hectares da área central da cidade. O sucesso do assim denominado "*Charles Center*" (Figura 25), que teve como princípios a atração de novas funções e de investimentos para área, a recuperação do patrimônio histórico e cultural, a oferta de unidades habitacionais contribuindo para o incremento da receita municipal e o substancial aumento da utilização do espaço por moradores e turistas, serviu como uma espécie de modelo para diversas outras cidades portuárias, bem como para a continuidade da revitalização urbana de Baltimore.

Em meados da década de 1960, Baltimore implantou um programa de renovação da área portuária interior "*Inner Harbor*" (Figura 26), utilizando-se de toda a área não operacional do porto para a criação de um centro urbano revitalizado, misturando usos comerciais (shopping centers, edifícios de escritórios, centro de convenções e serviços), recreativos e turísticos (praças, aquário nacional, hotéis, marinas), institucionais, culturais e habitacionais²⁴⁸. Neste último caso, a prefeitura ofereceu gratuitamente casas deterioradas a quem se dispusesse a recuperá-las.

É necessário ressaltar que o sucesso deste programa deveu-se, em grande medida, ao enfoque integrado da revitalização, por meio de um planejamento global das intervenções urbanas, de modo que um empreendimento isolado inicialmente rentável não viesse a comprometer a viabilidade e os próprios objetivos de

²⁴⁸ BRASIL. Ministério dos Transportes. *Programa de Revitalização de Áreas Portuárias - REVAP*. Brasília: GEIPOT, 1994, p 15.

revitalização propostos pelo conjunto de intervenções.



Figuras 25 e 26: À esquerda, plano geral a área portuária central de Baltimore, onde se observa, no canto superior direito, o *Charles Center* e o sistema de passarelas conectando-o com o *Inner Harbor*. À direita, perspectiva geral do *Inner Harbor*.

A valorização urbana e imobiliária do *Inner Harbor* acelerou os esforços para a revitalização do antigo bairro de *Fells Point*, considerado "distrito histórico nacional" e localizado a apenas 1,5 km do *Inner Harbor*. Havia, pois, o risco de o acelerado desenvolvimento da região destruir seu patrimônio histórico-cultural em função da inexistência de qualquer legislação urbanística local. Com a aprovação em 1975, pela Câmara Municipal, do plano de renovação urbana de *Fells Point*, afastou-se a ameaça de destruição deste secular patrimônio. Através dessa ação, os referenciais urbanos que permeavam o histórico bairro ganharam proteção ao serem reconhecidos como patrimônio cultural daquela comunidade, tornando-se assim prioritários no processo de revitalização e de salvaguarda da memória local.

A concepção urbanística do projeto de revitalização de *Fells Point* foi pautada por alguns princípios básicos, entre os quais podem ser destacados: a destinação de considerável área para fins públicos e a promoção de usos

diversificados nesses espaços; a busca de um padrão morfológico incorporando a relação entre os edifícios existentes, as novas construções e os espaços livres; a aceitação da água como elemento básico, enquanto fator primeiro da existência do porto, integrando, desta forma, física e visualmente, a área de intervenção e a paisagem dos píeres e do braço de rio que os contêm; a proteção dos serviços portuários preexistentes, essenciais tanto para economia quanto para a preservação do caráter do bairro; a identificação dos setores sociais atuantes no espaço urbano e seus interesses e a elaboração de simulações tridimensionais e em planta das possíveis formas de consecução do projeto; a proteção ao patrimônio edificado valorizando sua permanência como forma de preservar a memória e a história locais²⁴⁹.

A prefeitura municipal de Baltimore, durante as três fases explicitadas, desenvolveu destacado e importante papel na revitalização das áreas centrais e portuárias, pela formulação de planos e de legislação urbanística específica, responsabilizando-se também pela remodelação de trechos da infra-estrutura local. Por sua vez, a iniciativa privada respondeu pelos investimentos em revitalização e construção de novos edifícios em toda a área, trabalhando de forma integrada. Esta parceria entre o governo municipal e a iniciativa privada foi extremamente produtiva e inovadora. A comunidade local também se fez presente durante e após o processo de revitalização, atuando por intermédio das organizações sociais existentes.

Em suas diversas reflexões a respeito das novas condições urbanas que se impõem ao capitalismo moderno, David Harvey cita como um exemplo de sucesso a ser seguido pelas cidades a revitalização de Baltimore, lembrando, porém, que nessa experiência, “a estratégia urbana gravitava inexoravelmente em torno da opção de exploração do consumo”²⁵⁰. Apesar de a realidade confirmar o crescente empobrecimento dos bairros e a cidade ser considerada ainda como uma das mais necessitadas dos Estados Unidos, a imagem de “cidade do renascimento”²⁵¹, título dado pela Time Magazine em reportagem de capa realizada em 1994, é a que

²⁴⁹ BRASIL. Ministério dos Transportes. *Programa de Revitalização de Áreas Portuárias - REVAP*, op. cit., p.16.

²⁵⁰ HARVEY, David. Espaços Urbanos na “Aldeia Global”: Reflexões sobre a condição urbana no capitalismo no final do século XX, op. cit. p. 186.

²⁵¹ Ibidem, p. 187.

prevalece.

O processo de revitalização de Baltimore contou com a integração do poder público, da comunidade e da iniciativa privada na busca das soluções que contemplassem os objetivos específicos de cada uma das partes envolvidas. O poder público almejava otimizar oportunidades econômicas e arrecadar impostos, incentivando os usos residencial, turístico, recreativo e comercial do bairro, sem esquecer de reafirmar o seu caráter de referencial histórico e cultural. A comunidade, por sua vez, reivindicou o respeito aos moradores tradicionais, bem como ao caráter físico-ambiental das construções, fazendo com que os novos projetos levassem em consideração gabaritos, tipologias e fachadas preexistentes. Uma de suas preocupações era com a destruição de seu patrimônio histórico e a interferência das novas edificações com o mesmo. Porém, esse risco foi totalmente afastado, conforme se verificou, a partir do momento em que a Câmara Municipal aprovou o plano de revitalização de *Fells Point*. O reconhecimento da importância da preservação do patrimônio garantiu pesados investimentos na restauração e revitalização das edificações históricas, criando, assim, diversos lugares de memória.

A manutenção de usos diversificados, concomitantemente ao uso residencial, outra reivindicação da comunidade, garantiu animação permanente ao local. Por fim, a iniciativa privada tinha como objetivos aproveitar ao máximo a área construída, promovendo empreendimentos de liquidez assegurada, o que garantiria a obtenção de lucros razoáveis. Preocupada em manter uma boa imagem junto a clientela e comunidade local, respeitou as diretrizes e os padrões urbanísticos apresentados pelo poder público²⁵².

Pode-se afirmar que o sucesso desse conjunto de ações, que resultou na revitalização urbana de Baltimore, só foi possível a partir da compatibilização e contemplação dos diversos interesses presentes – poder público, setor privado e comunidade local –, transformando divergências, às vezes aparentemente insolúveis, em soluções satisfatórias para os diversos segmentos sociais envolvidos.

²⁵² BRASIL. Ministério dos Transportes. *Programa de Revitalização de Áreas Portuárias - REVAP*, op. cit., p.16-17.

Ao sul do continente americano, na cidade de Buenos Aires, encontra-se mais um belo empreendimento implementado em área portuária abandonada que devolveu aos portenhos um dos locais mais belos da cidade. Trata-se do *Puerto Madero*, o mais antigo entre os portos daquela capital, localizado em importante área urbana próxima ao centro e que, por muito tempo, esteve esquecida. O porto de Buenos Aires surgiu junto com a cidade, em 1536, e, desde essa época, sua influência sempre foi grande para a vida dos portenhos. Nos primeiros séculos, funcionou como porto natural do Rio da Prata, sendo que a construção de sua estrutura definitiva, como ainda hoje se observa, ocorreu somente no final do século XIX, como resultado do vertiginoso processo de crescimento econômico experimentado pela Argentina nesse período. O notável aumento das exportações pôs em evidência a necessidade de a capital contar com um porto moderno, apto à operação de navios de maior calado. Após longa análise, foi aprovado o projeto apresentado pelo Eng. Eduardo Madero, que também se responsabilizou pela sua construção, iniciada em março de 1887 e finalizada somente no ano de 1897²⁵³.

O sistema de diques fechados ligados por canais, adotado na construção e baseado nos portos de Londres e Liverpool, revelou-se inadequado desde o início e tornou-se obsoleto com a chegada dos grandes navios, o que obrigou o governo a construir, algumas décadas depois, o Porto Novo, projetado pelo engenheiro Huergo²⁵⁴.

A localização excepcional do antigo porto, no eixo da Casa Rosada e do Congresso, e a concentração, nas proximidades, do mais importante complexo rodoferroviário do país justificaram os vários projetos de recuperação da área durante o século passado. Em 1936, um grupo de arquitetos encabeçados por Le Corbusier propõe a destinação do local para práticas esportivas e a criação de uma cidade administrativa em terrenos conquistados do rio. Mais tarde, os Planos Reguladores da Cidade de Buenos Aires de 1962, 1968 e 1971 prevêm a adaptação dos galpões do *Puerto Madero* para uso residencial e administrativo. E já

²⁵³ ARGENTINA. Corporación Antiguo Puerto Madero. **Site oficial do Complexo Puerto Madero da cidade de Buenos Aires**. Disponível em: <http://www.puertomadero.com>. Acesso em: 13 dez. 2002.

²⁵⁴ MASSUH, Laila. Reciclagem chega ao Porto. In: **AU - Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, n. 54, p.86-96, jun.-jul. 1994.

em 1977, uma extensão de 3,5 milhões de m² foi aterrada²⁵⁵.

Em 15 de novembro de 1989, o Ministério de Obras e Serviços Públicos e o Ministério do Interior, ambos representando o Poder Executivo Nacional, e a Prefeitura da cidade de Buenos Aires assinaram um convênio pelo qual foi constituída, com o objetivo de impulsionar a urbanização da área do antigo *Puerto Madero*, uma sociedade anônima denominada *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.* A Corporação encarregou a Sociedade Central de Arquitetos de promover um concurso nacional de idéias para a escolha de um projeto que definisse um Plano Diretor para a área incluindo, além do antigo porto, a faixa costeira sul e o aterro.

As bases do mesmo definiram, como principal objetivo do concurso, a reconversão da área para resgatá-la do abandono e deteriorização, de maneira que contribuísse para equilibrar os déficits urbanos do centro da cidade, determinando, para tanto, uma ocupação máxima de um milhão e meio de metros quadrados, sem que isso interferisse na preservação do patrimônio histórico representado pelos antigos galpões do porto. Quanto ao uso do solo, ficaram definidas atividades predominantemente terciárias, com a complementação de áreas residenciais. As áreas verdes existentes, de uso público, deveriam ser duplicadas, contemplando atividades recreativas, culturais e esportivas. Ficou estabelecida também a necessidade de conservação do conjunto de galpões de alvenaria de tijolos aparente, devido ao seu importante valor patrimonial, bem como de referencial urbano para aquela região da cidade²⁵⁶.

O programa estipulado pelo concurso previa que, através da preservação e da reabilitação do antigo porto, se tornassem rentáveis as construções existentes, possibilitando uma convivência harmônica com o que viesse a ser edificado. Incluía-se no rol de intervenção a reciclagem dos dezesseis galpões, datados do final do século XIX, e dos edifícios industriais e silos; a recuperação da Costa Sul (outrora balneário e lugar de lazer dos portenhos); e, ainda, o uso da área aterrada, que permanecia desocupada. As propostas deveriam contemplar ainda serviços de infraestrutura, tais como redes de água, luz e gás, traçado de ruas e acessos, bem como

²⁵⁵ MASSUH, Laila, op. cit., p. 87

²⁵⁶ ARGENTINA. Corporación Antiguo Puerto Madero, op. cit.

a ampliação das cinco pontes que ligam os diques à faixa costeira.

Cerca de 90 escritórios de arquitetura participaram do concurso, e as três equipes vencedoras, formadas pelos arquitetos Juan Manuel Borthagaray, Cristián Carnicer, Pablo Doval, Enrique García Espil, Mariana Leidemann, Carlos Marré, Rómulo Pérez, Antonio Tufaro e Eugenio Xaus, foram responsáveis pelo plano. Eles propuseram a venda dos galpões; a construção de dois conjuntos de prédios de escritórios e moradia; a abertura de bulevares em direção ao rio; a execução de calçadão nas bordas dos canais 2 e 3, com arcadas para comércio; a criação de um parque entre os edifícios altos e outro para atividades culturais, no aterro; e a construção de um anfiteatro e instalações esportivas na faixa costeira. (Figuras 27 e 28)



Figuras 27 e 28: À esquerda, vista do conjunto de armazéns a partir de um dos quatro diques que compõem o conjunto do *Puerto Madero*. À direita, vista noturna do passeio de pedestres e de um dos diversos cafés voltados para os diques.

Hoje, o *Puerto Madero* é uma realidade, um novo símbolo de uma Buenos Aires moderna, responsável pela atração de grandes investimentos para a cidade. Em seus 170 hectares coexistem edifícios corporativos, de escritórios e moradias,

museus e galerias de arte, universidades, bancos, restaurantes, *pubs*, salas de cinema, um centro comercial e um clube náutico, rodeados de amplos espaços verdes e de modernos passeios naturais. O conjunto original de galpões de alvenaria de tijolos de procedência inglesa é o que mais desperta interesse no complexo (Figuras 29 e 30). A manutenção de todos os elementos originais dos galpões conferiu ao conjunto uma unidade ainda maior, configurando um grande espaço de preservação, que, através da apropriação pelos portenhos, foi instituído como mais um lugar de memória importante para a cidade de Buenos Aires.



Figuras 29 e 30: À esquerda, vista do conjunto de armazéns de alvenaria que compõem o *Puerto Madero*. À direita, detalhe de um dos armazéns, onde se observa a preservação dos elementos estruturais e compositivos originais e o cuidado com a inserção das novas estruturas.

As cidades europeias também contribuíram para que um modelo bem sucedido de intervenção em áreas portuárias fosse disseminado pelos quatro cantos do mundo, gerando uma verdadeira onda de reciclagens e reestruturações em antigos portos e espaços em contato com a água. Grande parte dos modelos de

revitalização urbana utilizados nas cidades do mundo todo tem origem nas experiências européias e americanas.

Tendo por nome *Nova Icária*, um novo e moderno bairro surgiu em Barcelona, após o término dos Jogos Olímpicos de 1992, onde, durante o evento, esteve instalada a Vila Olímpica, que abrigou os milhares de atletas participantes da competição. Joan Villá, referindo-se ao nome, lembrou que “Nova Icária permanecerá como homenagem a uma utopia”²⁵⁷. Nome romântico para um bairro que, longe de ser uma utopia, nasceu como mera vontade e hoje se constitui, além de um modelo arquitetônico e urbano, em um conjunto de experiências e idéias que permitem reflexões importantes para extrapolações futuras em outras circunstâncias e lugares, onde tenham de se enfrentar problemas de renovação urbana.

Esse novo bairro recuperou para a cidade uma vasta área ao norte do centro antigo e junto ao mar, daquele que em boa parte era o *Poble Nou*, tradicional e antigo bairro fabril do século XIX, outrora chamado, como bem lembrou Josep Martorell, de “Manchester Catalã”²⁵⁸ devido à potência de sua atividade industrial. Assentamento operário e industrial potenciado desde sua criação pelas linhas de estradas de ferro e pela água abundante do Bogatell, além de sua contigüidade à cidade burguesa, já então ordenada na retícula do Plan Cerdà, que orientou a expansão da cidade em 1859, o *Poble Nou* sucumbiu na degradação de sua estrutura urbana. Numa lenta agonia, assistiu ao envelhecimento de suas instalações industriais, acentuado pelos longos anos de estagnação engendrados pelo fascismo.

A reativação da economia e a conseqüente renovação tecnológica ocorrida após a segunda guerra mundial, principalmente a partir dos anos 1960, não vieram acompanhadas de uma recuperação industrial e de uma adequação dos velhos espaços aos novos usos. As novas atividades industriais, juntamente com os novos bairros operários, migraram, empurrados pelo zoneamento, aos novos limites da periferia. A proximidade ao centro e à cidade burguesa, que haviam favorecido seu

²⁵⁷ VILLÀ, Joan. Saudades das Utopias. In: *AU - Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, n. 41, p. 68-77, abr.-maio 1992.

²⁵⁸ MARTONELL, Josep. La Nova Icária. In: *Arquitectura*, Madrid, n. 289, p. 29-32, oct. 1991.

surgimento no século XIX, transformaram-se, um século depois, nas principais razões que decretariam sua extinção.

O *Poble Nou* não sobreviveu, assim, a uma mudança de lógica do capital, em que uma visão urbana marcada pela racionalidade da produção foi sendo substituída por outra visão que privilegia a especulação do solo urbano. Muitos planos foram idealizados para a área ao longo do tempo, porém todos traduziram conflitos freqüentemente antagônicos.

Em 1967, o chamado “Plan de la Ribera” – possuindo como *slogan* “Abrir Barcelona ao mar” e propondo a transformação da faixa litorânea em zona residencial de luxo – conseguiu, de uma só vez, a proeza de se tornar a primeira tentativa importante do grande capital em promover uma renovação urbana em larga escala e, ao mesmo tempo, provocar o primeiro movimento de resistência popular a um projeto institucional²⁵⁹.

Nesse mesmo ano, associações de moradores do *Poble Nou* e diversas entidades da sociedade civil promoveram um concurso para um plano alternativo. O resultado, que, segundo Villà, se apresentou como contraprojeto, deixava claro os objetivos do movimento popular: “A mais valia advinda da renovação urbana tem de reverter em benefício da cidade sem que os investimentos feitos nas infra-estruturas necessárias venham a engrossar a especulação privada do solo”²⁶⁰.

A esses, outros planos se seguiram, até que, em 1986, sob a administração de Pasqual Maragall, pôs-se em prática o projeto de criação de um novo bairro marítimo denominado de *Nova Icària* (Figura 31). O projeto ficou ao encargo dos arquitetos Martorell, Bohigas, Mackay e Puigdomènech, que procuraram dar um novo caráter de centralidade ao bairro, transformando sua capacidade de uso, sua forma, seu caráter representativo, sua acessibilidade e seu sistema de equipamentos²⁶¹.

²⁵⁹ VILLÀ, Joan, op. cit., p. 70.

²⁶⁰ Ibidem, p. 70.

²⁶¹ MARTONELL, Josep, op. cit., p. 29.

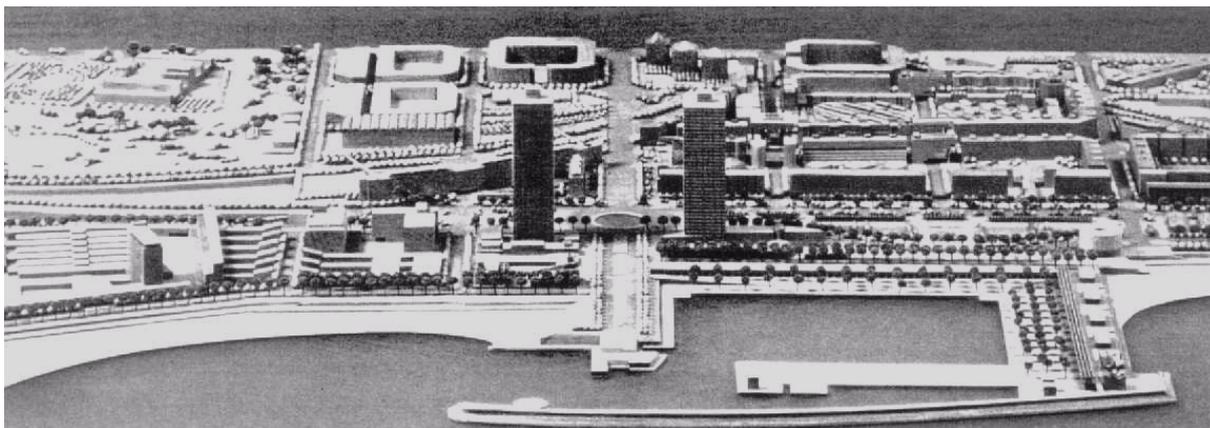
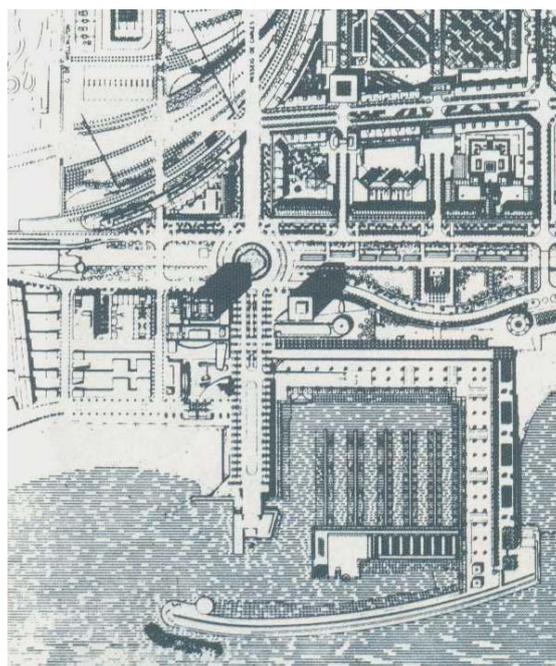


Figura 31: Maquete geral da Vila Olímpica e do Porto Olímpico em 1986, para o futuro bairro de *Nova Icária* em Barcelona.

O plano absorveu parcialmente a experiência e as reflexões acumuladas de todo o período que o antecedeu, bem como as transformações históricas ocorridas ao longo dos anos. Quando foi elaborado, o distanciamento necessário havia sido alcançado e com ele as condições para uma intervenção ponderada de equilíbrio projetual. Finalmente Barcelona teria mar. A cidadania ganharia, na orla reconquistada, seu paraíso de lazer e um bairro residencial viria mitigar a falta de moradia²⁶². O realismo pragmático encontrou nas Olimpíadas o oportunismo necessário e a real possibilidade de ser executado. Fruto de uma longa luta, a *Nova Icária* nasceu, como bem expressou Villà, “com a velha marca do compromisso e mostrando, na sua alusão à primitiva Icária, que os mitos, do mesmo modo que a história, se repetem enquanto farsa”²⁶³.

O desafio de reintegrar à cidade uma parte degradada de seu território, proposto por este projeto urbano, foi lançado no momento em que se iniciaram as primeiras construções do complexo (Figuras 32 e 33). Hoje, passados alguns anos desde as primeiras intervenções na área, pode-se afirmar que o projeto obteve enorme sucesso e que, por isso mesmo, continua a ser estudado e copiado por outras cidades ao redor do mundo. O encantamento produzido foi capaz de conquistar a cumplicidade dos cidadãos, que se apropriaram novamente desta área, transformando-a em um dos mais importantes referenciais urbanos de Barcelona.

²⁶² VILLÀ, Joan, op. cit., p. 70.



Figuras 32 e 33: À direita, vista parcial do bairro de *Nova Icária*, onde se vê o Porto Olímpico no momento de sua construção. À esquerda, detalhe do Plano Geral de *Nova Icária*.

Diferentemente do que ocorreu em Baltimore e em Buenos Aires, a área onde nasceu *Nova Icária* não apresentava um conjunto de construções expressivas que justificassem sua preservação. Porém, o fato de essa ação ter devolvido para a cidade parte de uma orla que estava esquecida e inacessível à sua população já é suficiente para que se possa afirmar que Barcelona ganhou, com isso, um grande e importante lugar de memória, que veio a se somar a outros tantos existentes na cidade. Se, neste caso, a preservação do patrimônio histórico foi tímida, a preservação ambiental tratou de proteger um bem ainda maior: o meio-ambiente. Passados os Jogos Olímpicos, o novo bairro ganhou modernos espaços para abrigar a cultura e a memória da cidade, como museus e galerias.

Ações como essas ainda são tímidas no Brasil, apesar de o país contar com inúmeros casos de portos obsoletos e ociosos ao longo de seus extensos 8.000 km de litoral. A pouca tradição na implementação de intervenções urbanas de grande porte, principalmente em áreas com estas características, é um dos fatores que inibem o andamento destes processos. Porém, é possível notar que, nos últimos

²⁶³ Ibidem, p. 70.

anos, tem crescido o interesse pela implementação de ações de revitalização em áreas portuárias, estimuladas pelos bons resultados obtidos em processos semelhantes implantados em grandes áreas centrais degradadas, como, por exemplo, no Pelourinho, em Salvador. Recentemente foi inaugurada na cidade de Recife, em Pernambuco, a primeira etapa do projeto de reciclagem de extensa área de cais, localizada junto ao centro daquela capital (Figuras 34 e 35). A remodelação de um importante espaço cívico, erguido no século XVI e demolido no início do século passado, foi o ponto de partida para o processo de revitalização da área, conforme indica Éride Moura:

Importante ponto de referência histórico cultural da cidade, além de local de convergência do sistema viário projetado no início do século XX, o marco zero, na Praça Rio Branco, foi projetado com a intenção de resgatar para a cidade um espaço cívico existente desde o século XIV – o grande arraial da Igreja do Corpo Santo, demolido no início deste século²⁶⁴.

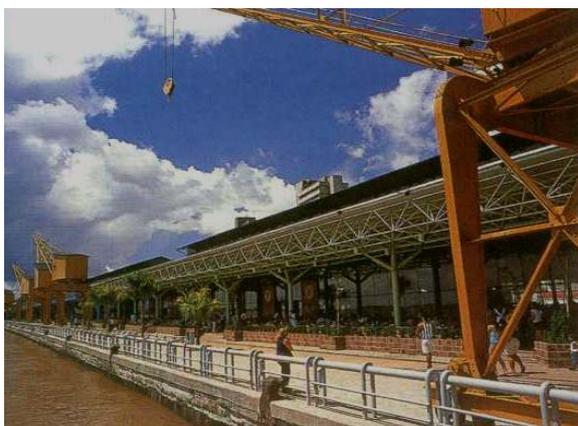
Dois grandes armazéns portuários, construídos na década de 1940 e restaurados para o uso turístico, ladeiam este espaço e dão continuidade ao processo de revitalização da área, que prevê ainda a integração de mais dois armazéns semelhantes para abrigar atividades culturais.



Figuras 34 e 35: Vistas gerais do conjunto arquitetônico organizado em torno do chamado marco zero, na Praça Rio Branco.

²⁶⁴ MOURA, Éride. Recife resgata área no cais e converte armazém em terminal marítimo turístico. *Projeto / Design*, São Paulo, n 248, p. 60-62, out. 2000.

Um outro bom exemplo de intervenção urbana em áreas portuárias obsoletas pode ser observado na cidade de Belém, no Pará. A reurbanização de um importante trecho do antigo porto central da cidade, conhecido como Estação das Docas, deu vitalidade a uma área antes subutilizada, transformando-a em um importante ponto turístico daquela capital (Figuras 36 e 37). Composto por três grandes galpões metálicos, edificados no início do século passado com estrutura pré-fabricada de procedência inglesa (Figuras 38 e 39), a Estação das Docas abriga atividades comerciais, culturais e de lazer, compondo o que Aldo Urbinati denominou de “parque temático”²⁶⁵ à beira da Baía de Guajará. Uma quarta edificação, de menor tamanho foi reformada, mantendo-se o seu uso original de terminal hidroviário, que, acompanhada de uma plataforma flutuante para o embarque e desembarque de passageiros, estabelece a comunicação do conjunto com a baía.



Figuras 36 e 37: Vistas parciais dos galpões portuários do início do século XX, reciclados para abrigar novas atividades.

O projeto teve como premissa básica a preservação das construções e do caráter evocativo do porto, sendo que os novos elementos arquitetônicos introduzidos foram desenhados pelos arquitetos autores do projeto, com o cuidado de não interferirem demasiadamente na imagem tradicional do conjunto. Segundo

²⁶⁵ URBINATI, Aldo. Antigos galpões portuários, reciclados, transformam-se em espaço cultural. *Projeto / Design*, São Paulo, n 248, p. 66-70, out. 2000.

Urbinati: “A idéia de preservar a imagem do antigo porto, também simbolizada pela manutenção dos guindastes, é uma maneira de expor o patrimônio histórico da cidade”²⁶⁶.



Figuras 38 e 39: À esquerda, vista do Galpão 1, que abriga restaurantes no térreo e lojas e serviços no mezanino. À direita, vista do Galpão 3, que abriga auditório e sala de exposições.

Sem dúvida alguma, pode-se afirmar que a implementação de projetos de revitalização em áreas portuárias, comprometidos com a preservação do patrimônio construído e a manutenção de seus elementos evocativos, é o caminho para o resgate histórico e cultural destes espaços tão importantes para salvaguardar a memória das cidades.

²⁶⁶ URBINATI, Aldo, op. cit., p. 68.

4.5 O CONCURSO PORTO DOS CASAIS

Sintonizado com as tendências internacionais que preconizam a requalificação das cidades mediante a reorganização de suas áreas ociosas ou com inadequado desempenho funcional, o Ministério dos Transportes lançou, através da Portaria Ministerial nº 908, datada de 27 de outubro de 1993, o Programa de Revitalização de Áreas Portuárias (REVAP), que tem por objetivo o resgate, para uso urbano, das antigas áreas portuárias degradadas, propiciando à população que disponha destes espaços para a instalação de atividades de diversas naturezas que, preservando o meio ambiente e também suas edificações históricas, favoreçam tanto o lazer, o turismo e a cultura quanto a produção e a comercialização de bens e serviços²⁶⁷.

Em linhas gerais, o Programa de Revitalização de Áreas Portuárias compreende:

... o reaproveitamento das áreas portuárias com a introdução de novas funções, trazendo dinamismo e devolvendo essas áreas para o uso da comunidade, conservando as características dos espaços originais, restaurando e adaptando as edificações existentes ou construindo novas edificações. A política adotada visa criar novas fontes de recursos pela cessão de uso de áreas revitalizáveis de propriedade dos portos para atividades não-portuárias, gerando receita para manter, melhorar, expandir ou modernizar as atividades portuárias. Para isso, pretende-se atrair investimentos do setor privado para a exploração de atividades não-portuárias²⁶⁸.

A coordenação geral deste programa está a cargo do Ministério dos Transportes, órgão que define suas principais diretrizes e promove os meios legais, as articulações e as ações necessárias para a sua consecução.

²⁶⁷ BRASIL. Ministério dos Transportes. *Programa de Revitalização de Áreas Portuárias - REVAP*, op. cit., 32 p.

²⁶⁸ Ibidem, p. 06.

Baseado neste programa, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, através do Grupo Diretivo, formado pela Secretaria de Estado dos Transportes, Turismo, Cultura e Secretaria de Desenvolvimento e Assuntos Internacionais, promoveu, no ano de 1996, o Concurso Público Porto dos Casais²⁶⁹, que contou ainda com a organização do Instituto dos Arquitetos do Brasil - Departamento do Rio Grande do Sul (IAB/RS). Após estudar a viabilidade de transformar o Pórtico Central e os Armazéns A e B, tombados como Monumento Nacional pelo IPHAN, em espaço cultural permanente, decidiu realizar o concurso como forma legal e democrática de iniciar o programa de revitalização do Porto de Porto Alegre.

O porto da capital gaúcha, e principalmente a sua belíssima área central, Cais Mauá, vem estimulado há algum tempo projetos que visam adaptá-lo ao uso da população e do turismo. O processo de estagnação das atividades portuárias desenvolvidas no porto da cidade que, conforme se observou, teve início na década de 1970, agravou-se ao longo dos últimos anos, alimentado por uma série de fatores externos e internos, entre eles a falta de investimentos em equipamentos e tecnologia, o que provocou uma série interminável de debates envolvendo a sociedade como um todo. Muitas propostas foram lançadas tentando prever o futuro do Porto de Porto Alegre, focalizadas principalmente em sua área central, Cais Mauá, devido ao grande valor histórico e cultural que este espaço representa para a cidade. Muitos projetos foram desenvolvidos ao longo desse tempo, sem que nenhum deles tenha sido implementado.

O Concurso Público Porto dos Casais, que recebeu essa denominação em homenagem ao primeiro nome atribuído à cidade de Porto Alegre quando da fixação, por estas terras, dos primeiros casais de açorianos, surgiu com a proposta de modificar este cenário. Estimulado por um programa nacional e baseado em uma realidade que se tornava cada vez mais presente, o concurso teve como finalidade selecionar a melhor proposta para a revitalização do Cais Mauá do Porto de Porto Alegre, incluindo a elaboração de um Plano Diretor Urbanístico para o cais e o

²⁶⁹ O Governo do Estado do Rio Grande do Sul fundamentou esse concurso público no Programa de Revitalização das Áreas Portuárias (REVAP) do Ministério dos Transportes, no Regulamento de Concursos do IAB e na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, alterada pela Lei nº 8.883, de 08 de julho de 1994 e suas modificações por Medidas Provisórias. GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Bases do Concurso Público de Arquitetura para o Cais Mauá do Porto de Porto Alegre**, op. cit.

Anteprojeto dos espaços do Pórtico Central e dos Armazéns A e B com vistas à sua restauração e utilização institucional, abrangendo principalmente um memorial que teria por objetivo preservar a memória do antigo Cais Mauá. Em outras palavras, transformar os armazéns e Pórtico do grupo central em um Lugar de Memória.

A área do Porto, escopo do concurso, incluiu toda a extensão representada pelos 1.461,80 m lineares do Cais Mauá e a totalidade de suas edificações e teve, como limites de intervenção direta, o perímetro compreendido entre a Usina do Gasômetro, o Muro da Mauá e a Primeira Doca, localizada em frente ao Mercado Público²⁷⁰.

Na época em que o Concurso Porto dos Casais foi lançado, a diretoria do IAB/RS estreitava laços de parceria com o atual governo de Estado, visando uma maior cooperação nas decisões propostas pelo Estado, na área da construção civil. A participação ativa desta instituição garantia, dessa forma, que democraticamente fossem escolhidas as melhores propostas arquitetônicas para serem implementadas nos diversos projetos definidos pelo Governo do Estado. Muitos concursos foram realizados nessa época, entre eles o que definiu o projeto para a ampliação do Teatro São Pedro, em Porto Alegre, e o projeto de revitalização do antigo Porto da cidade de Rio Grande, que seguiu os mesmos moldes do concurso Porto dos Casais.

As Bases do Concurso Público de Arquitetura para o Cais Mauá definiam os pressupostos básicos que deveriam ser considerados na elaboração dos projetos. Dentre eles, um dos mais importantes e que se revestia de um desejo acalentado por muitos anos era o de proporcionar, através da revitalização da área do Porto de Porto Alegre, o retorno do cais ao convívio da cidade, criando um novo e importante ponto de encontro da população junto ao Guaíba. Em outras palavras, o Porto dos Casais deveria:

²⁷⁰ O perímetro demarcado para a intervenção direta, constante no Edital do Concurso Público Porto dos Casais foi o seguinte: a noroeste, a linha reta da borda do cais Mauá até o vértice da primeira doca; a leste, o prolongamento desta linha de borda da mesma doca até o muro da Avenida Mauá; a nordeste, o muro da Avenida Mauá até o encontro com o muro de divisa do SPH; ao sul, a linha do muro de divisa entre o SPH e a Usina do Gasômetro, até encontrar a margem do Guaíba; e, a oeste, a linha sinuosa da margem do Guaíba junto à área das oficinas do SPH, até encontrar o ponto inicial da linha reta do cais Mauá definida inicialmente. Cf. GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Bases do Concurso Público de Arquitetura para o Cais Mauá do Porto de Porto Alegre**, op. cit., p. 03.

Funcionar como porta da cidade, incorporando os fluxos de turismo local, regional e internacional pelas facilidades que o lugar possui de estar na área central, no percurso viário das principais estradas que lhe dão acesso e na margem navegável do Guaíba²⁷¹.

A reconversão do Porto com novos usos contribuiria para a retomada da área central de Porto Alegre, integrando este importante setor urbano às obras de recuperação e animação de edifícios iniciadas com a restauração do Teatro São Pedro, da Casa de Cultura Mário Quintana e da Usina do Gasômetro. Vista mais amplamente, a integração da área revitalizada do porto permitiria a continuidade de caminhos naturais, como o percurso ao longo da margem recuperada do Guaíba, a partir do Parque Marinha do Brasil e Avenidas Edvaldo Pereira Paiva e João Goulart, e urbanos, como a ligação, através da Praça da Alfândega e do Pórtico Central, do percurso cultural e comercial da Rua dos Andradas²⁷².

Segundo as Bases do Concurso, a revitalização da área do Porto deveria ser concebida como “um empreendimento urbano a ser predominantemente absorvido pela iniciativa privada”²⁷³. Caberia, portanto, ao setor privado, através da cessão das áreas e das instalações portuárias revitalizáveis, viabilizadas mediante as formas legais pertinentes, investir na execução de obras e explorar comercialmente bens e serviços de seu interesse. Para tanto, os trabalhos apresentados deveriam conceber variáveis econômicas que viabilizassem a concretização do Porto dos Casais segundo as políticas e as diretrizes do Programa de Revitalização de Áreas Portuárias, inclusive com a geração de receitas que possibilitassem o investimento futuro na infra-estrutura necessária ao Cais Navegantes, que sucederia o Cais Mauá em suas operações portuárias.

O empreendimento teria como público-alvo a população local e a de turistas, de modo que a área revitalizada se constituísse em um espaço público e democrático, privilegiando a afluência diária da comunidade ao novo espaço com atividades de animação permanentemente durante as 24 horas do dia. O Plano

²⁷¹ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Bases do Concurso Público de Arquitetura para o Cais Mauá do Porto de Porto Alegre*, op. cit., p. 06.

²⁷² Ibidem, p. 05.

²⁷³ Ibidem, p. 06.

Diretor que regularia as intervenções e a localização de todas estas atividades ao longo do Cais Mauá deveria ainda prever, como importante elemento, espaço para a localização da futura sede da Fundação Orquestra Sinfônica de Porto Alegre (FOSPA), que seria edificada no local.

O referido concurso foi desenvolvido em duas grandes etapas. Na primeira delas, que teve prazo de elaboração de setenta dias contados a partir do início das inscrições, os concorrentes desenvolveram o Pré-plano Diretor Urbanístico do Cais Mauá e o Estudo Preliminar do Pórtico Central e dos Armazéns A e B. Um total de 114 equipes se inscreveram vindas de diversas partes do país. A entrega da primeira etapa ocorreu no dia 04 de junho de 1996. Coube à comissão julgadora a seleção, nessa fase, dos três melhores trabalhos sem indicar classificação. Concluída essa etapa, os arquitetos responsáveis pelos trabalhos selecionados e suas equipes submeteram suas propostas ao Debate Técnico em Audiência Pública, realizado no auditório da Secretaria dos Transportes, quando diversos órgãos, estaduais e municipais, apresentaram os seus pareceres sugerindo modificações no sentido da qualificação das propostas.

A etapa final teve prazo de elaboração de trinta dias para que os três concorrentes selecionados na primeira etapa desenvolvessem o Plano Diretor Urbanístico do Cais Mauá e o Anteprojeto do Pórtico e dos Armazéns A e B. Após a apreciação final do júri, foi concedido, no dia 16 de agosto de 1996, o primeiro lugar ao trabalho elaborado pela equipe coordenada pelo arquiteto Alberto Adomilli. Esta equipe foi então contratada pelo promotor do concurso para o desenvolvimento do Projeto Executivo Completo de Arquitetura do Pórtico e dos Armazéns A e B, incluindo todos os demais projetos necessários à execução e à implantação do mesmo.

4.6 O PROJETO VENCEDOR

O projeto vencedor do Concurso Público Porto dos Casais, que determinaria, através de um Plano Diretor norteador da ocupação do antigo Cais Mauá, as etapas de revitalização desta área e o projeto de reciclagem do Pórtico Central e Armazéns A e B, tombados pelo IPHAN, foi coordenado por uma equipe composta por cinco arquitetos: Daniela Corbellini, Eduardo Neves, Felipe Pacheco, Patrícia Moura e Alberto Adomilli. (Figuras 40, 41 e 42)

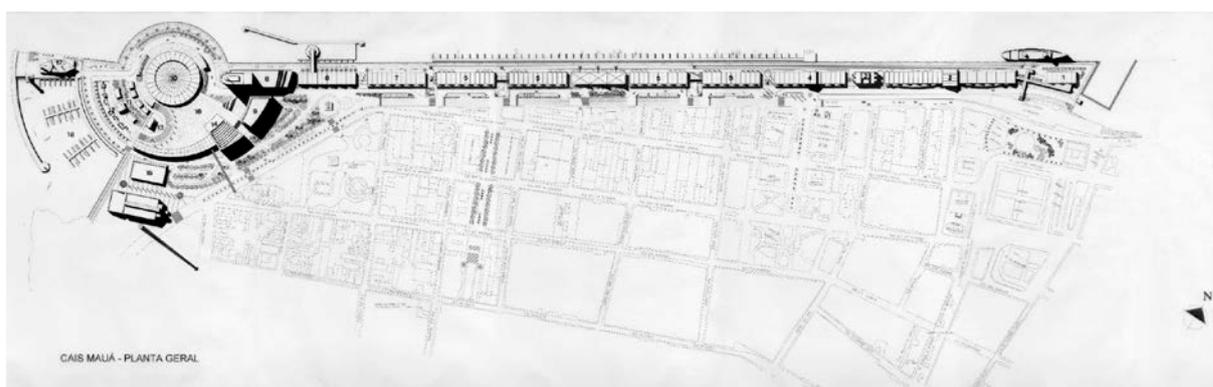


Figura 40: Planta Geral da proposta de intervenção do projeto vencedor do Concurso Porto dos Casais para a área do Cais Mauá.



Figuras 41 e 42: À esquerda, fotografia da área do Cais Mauá como ele se encontra atualmente. À direita, maquete eletrônica inserida sobre a mesma fotografia, demonstrando como seria o novo complexo à beira do Guaíba.

O estudo proposto por esta dissertação não tem por objetivo a análise de todos os projetos que já foram desenvolvidos para a área objeto de estudo, porém, faz-se necessário o conhecimento deste em especial, por ter sido o único a atingir repercussão nacional e ter avançado no sentido de uma possível implementação, envolvendo a participação do Governo Estadual, da iniciativa privada, de diversos órgãos municipais e da comunidade local. Como já mencionado, o processo de implantação do mesmo foi definitivamente suspenso em 1999, durante o governo estadual de Olívio Dutra, por motivos que não cabe aqui analisar. Através de entrevista com os arquitetos da equipe que elaborou o projeto vencedor, da qual o autor desta dissertação foi um dos integrantes, procurou-se compilar, juntamente com a análise dos documentos gráficos apresentados, uma breve descrição deste projeto para o conhecimento do leitor.

O projeto foi desenvolvido em duas grandes etapas, organizadas através das entregas sistemáticas definidas pelas Bases do Concurso. A primeira etapa iniciou-se a partir de um levantamento completo de toda a área objeto do concurso e de seu entorno imediato. Este levantamento incluiu a demarcação de todos os pontos considerados relevantes para a elaboração do projeto, como eixos viários, barreiras físicas, naturais ou produzidas pelo homem, edificações de interesse artístico e comercial, condição natural do sítio, como vegetação, curvas de nível, canais de navegação junto ao Guaíba, enfim, um mapeamento completo da área como um todo. Para a área do Cais Mauá, o levantamento foi bem mais elaborado e rigoroso, incluindo a análise das edificações e condição de conservação das mesmas. Tendo como base esse extenso banco de dados, a equipe tratou de analisar os dados colhidos, procurando definir a melhor proposta de intervenção para a área.

As Bases do Concurso não previam atividades definidas, porém, conforme já foi visto, determinavam que estas deveriam ser responsáveis pela animação do complexo durante as 24 horas do dia e, de preferência, voltadas a cultura, lazer e comércio. Além disso, o empreendimento deveria se manter atrativo à iniciativa privada, contando com atividades auto-sustentáveis e que rendessem dividendos. Baseada nessas informações, a equipe determinou uma gama de atividades possíveis, selecionando, de acordo com um rigoroso estudo de viabilidade econômica, as mais apropriadas para o local.

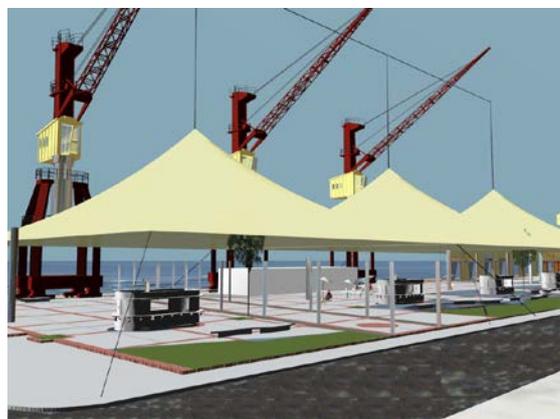
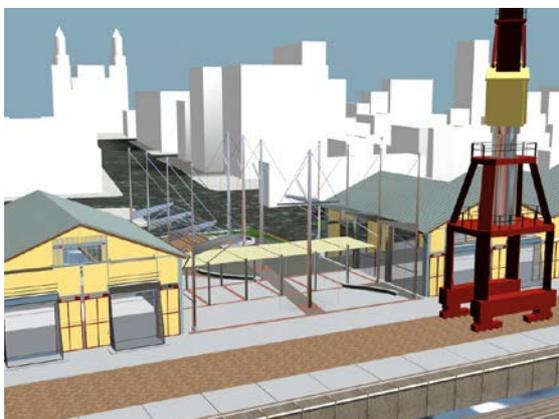
Tendo sido escolhida a gama de atividades viáveis a serem implementadas no local, tratou-se de distribuí-las apropriadamente no extenso sítio. Para tanto, foram observadas as questões de acessibilidade da população ao local de acordo com o fluxo demandado por cada uma das atividades propostas, apropriação dos espaços, tanto abertos como fechados, procurando adequá-las à estrutura existente e, quando necessário, dimensionando novos locais e espaços para a sua realização. Como o conjunto de armazéns que compõem o Cais Mauá, segundo a avaliação da equipe, encontrava-se pronto para a utilização que se pretendia determinar, a proposta contemplou a permanência de todos os armazéns (à exceção do Armazém A7, que não faz parte do conjunto original), com a intenção de ressaltar e preservar a memória e a identidade do espaço urbano, pressupostos básicos adotados para o desenvolvimento global do projeto.

O local definido pelos limites da Usina do Gasômetro, Praça Brigadeiro Sampaio, borda do Guaíba e Armazém A7 foi escolhido para receber as atividades de maior porte, como o prédio que abrigaria a FOSPA, um hotel de padrão internacional, estacionamentos cobertos, marinas e um edifício de escritórios. A equipe julgou ser este o melhor local para o desenvolvimento destas atividades por se encontrar praticamente desocupado e com construções pouco expressivas. Também foi proposto para esta área um pequeno aterro, que ampliaria os limites de ocupação, definindo uma nova borda para o Guaíba. (Figuras 43 e 44)



Figuras 43 e 44: Ilustrações eletrônicas da proposta de intervenção junto à Praça Brigadeiro Sampaio. A imagem, à esquerda, refere-se ao local onde seria edificada a sede da FOSPA. À direita, o traçado previsto para a nova borda do Guaíba.

A equipe organizou conceitualmente a intervenção tendo como determinantes os eixos viários principais, que possuem terminação junto ao cais, as linhas estruturais do próprio cais, composta pelos Armazéns, os espaços abertos, como a Praça Brigadeiro Sampaio, e as edificações de interesse cultural e bens tombados, como a Usina do Gasômetro, a Casa de Cultura Mário Quintana, a Igreja da Dores, entre outros. Os eixos viários importantes receberam um tratamento de finalização junto ao Cais, com a criação de praças, responsáveis também pela ligação entre os armazéns. (Figuras 45 e 46)



Figuras 45 e 46: Ilustrações eletrônicas da proposta de intervenção junto aos eixos da Igreja das Dores, à esquerda, e da Casa de Cultura Mário Quintana, à direita.

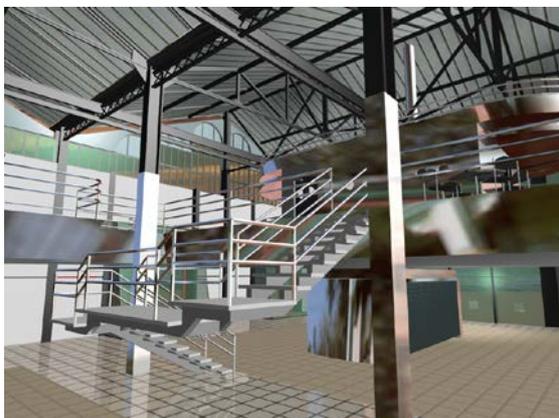
Como já mencionado, a proposta de intervenção baseou-se na permanência de todos os elementos considerados fundamentais para que a área do Cais Mauá não fosse descaracterizada, evocando para sempre a sua função primeira. A estratégia da equipe foi a de preservar a maioria das construções existentes no local, bem como sua estrutura original (pavimentação, alinhamentos, alturas, etc.). A manutenção de equipamentos, como os antigos guindastes, foi considerada fundamental para que a área não sofresse descaracterização. Segundo a equipe, uma maior liberdade projetual foi permitida para a área junto à Usina do Gasômetro (Figuras 43 e 44), que recebeu o acréscimo de um grande aterro, possibilitando a distribuição das edificações propostas. Estas novas edificações foram dispostas ao longo deste grande espaço, ordenadas por um rigoroso esquema estrutural que procurou compor, através de linhas circulares centralizadas em eixos importantes,

um desenho original para a área. Nenhuma edificação proposta fugiu a este esquema, que procurou dar unidade ao complexo. A proposta de ocupação desta área previu ainda a construção e o prolongamento de ruas e avenidas junto ao aterro, conferindo maior acessibilidade ao local.

O conjunto arquitetônico, composto pelo Pórtico Central e Armazéns A e B do Cais Mauá do Porto de Porto Alegre, possui extrema importância no cenário urbano do centro da capital, pois confere ao Cais Mauá, juntamente com os demais armazéns que sucessivamente foram sendo edificados lado a lado, o aspecto morfológico que tanto caracteriza o perfil da cidade a partir do Guaíba. Conscientes destes fatos, a equipe elaborou um cuidadoso projeto de reciclagem para o conjunto tombado, cujas obras marcariam o início do processo de revitalização do Cais Mauá. O Pórtico Central constituiria o principal acesso da área a ser revitalizada. Como se trata de um conjunto arquitetônico tombado, o projeto elaborado pela equipe de arquitetos seguiu parâmetros definidos pelo IPHAN, que aprovou todas as alterações propostas. As maiores intervenções no conjunto ocorreriam no interior dos armazéns, tendo em vista que deixariam de exercer a função de depósito portuário para receber atividades culturais e de entretenimento.

O Armazém A seria reciclado para desempenhar atividades de lazer e entretenimento. O espaço, que seria ampliado através de um mezanino metálico, previa a instalação de pequenos bistrôs e cafés, espaço para exposições itinerantes e manifestações culturais, além de um pequeno restaurante localizado no mezanino. O Armazém B estaria voltado para o desempenho de atividades comerciais e turísticas. O visitante que lá aportasse encontraria informações e vendas de ingressos para todos os eventos culturais da cidade, bem como lojas de conveniência e *souvenirs*. Também estava previsto para este local um espaço de espera para passeios fluviais. No mezanino, que também seria construído aos moldes do Armazém A, localizar-se-iam escritórios para a administração do conjunto e organização de eventos vinculados ao lazer e turismo, bem como um pequeno auditório, sala de exposição e sanitários. A proposta de inserção de mezaninos metálicos no interior dos armazéns permitiria um grande acréscimo de área e foi adotada com o propósito de manter a mesma linguagem arquitetônica utilizada na construção dos armazéns, porém com um tratamento que permitiria ao observador perceber a diferença entre a estrutura preexistente e a estrutura da intervenção. Em

ambos os armazéns, além de escadas metálicas, haveria elevadores hidráulicos para facilitar o acesso aos mezaninos. (Figuras 47 e 48)



Figuras 47 e 48: Ilustrações eletrônicas da proposta de intervenção interna no conjunto arquitetônico composto pelos Armazéns A e B e Pórtico Central. A imagem à esquerda corresponde ao Armazém A e à direita ao Armazém B.

Uma das grandes polêmicas do projeto vencedor foi a proposta de construção de um “muro móvel” junto à beira do Cais e a demolição da atual cortina de concreto que impede o contato direto da cidade com esta área. A derrubada do muro da Mauá foi um dos pontos fundamentais discutidos durante o processo de desenvolvimento do concurso. Para que o Guaíba seja devolvido à cidade, o muro devia ser eliminado. Porém, para que isso ocorresse, fazia-se necessária a criação de um novo sistema que protegesse a cidade de uma cheia como a ocorrida em 1941. A proposta da equipe vencedora foi a da construção de um “muro móvel” que protegesse a cidade sem, contudo, esconder o Guaíba. O muro proposto consistia em uma série de placas de concreto armado, com dimensões de 3,6m por 4,0m, que ficariam deitadas ao longo da borda do cais. Em caso de cheia, as placas seriam erguidas e apoiadas, na posição vertical, em pilares de concreto dispostos a cada 4,0m de distância. No solo, calhas pré-moldadas seriam responsáveis pelo giro das placas até a posição de apoio no fundo, conferindo-lhes rigidez. O levantamento das placas seria realizado por guinchos, e a estimativa é que todo o muro estaria em “posição de cheia” em apenas uma manhã. Entre as placas de concreto, uma vedação do tipo *Fugenband*, material utilizado em estruturas com movimentação e

que mantém suas propriedades plásticas praticamente inalteradas por mais de 50 anos, seria responsável por uma ligação hermeticamente eficiente. Os pilares de apoio, juntamente com correntes e luminárias fixadas aos mesmos, protegeriam os transeuntes, auxiliariam na iluminação e marcariam a linearidade da borda do cais. A opção por esta alternativa visou resolver dois problemas básicos: a proteção da cidade contra as eventuais cheias do Guaíba e também a proteção do empreendimento com um todo.

Apesar de amplamente divulgado, o resultado do concurso, julgado por uma comissão interdisciplinar altamente gabaritada, parece não ter sido suficiente para sensibilizar o poder público municipal, que desde o início do processo de licitação se pôs a criticar e impedir o seu desenvolvimento. Após a mudança de governo, decorrente das eleições estaduais de 1998, o processo foi finalmente interrompido e o projeto engavetado, sob a alegação de que a área do Cais Mauá, objeto do concurso, ainda seria utilizada para a prática de atividades portuárias. A Prefeitura Municipal, com o objetivo de justificar tal decisão, encomendou ao Laboratório Território e Comunicação (LABTeC), da Universidade Federal do Rio de Janeiro, no ano de 2000, um relatório de avaliação das potencialidades de desenvolvimento do Porto de Porto Alegre²⁷⁴ e que indicou, em suas conclusões, a incapacidade do Cais Mauá para o desempenho de atividades portuárias devido aos limites físicos que sua estrutura apresenta. No zoneamento proposto, indicou ainda que a área do Cais Mauá deveria ser utilizada para fins não-portuários, prevendo sua transformação em um espaço para a prática de atividades culturais, de lazer e de serviços. Este plano de zoneamento foi aprovado pela Prefeitura Municipal, que passou então a tratar, juntamente com o Governo do Estado, da transferência das atividades portuárias para os Cais Navegantes e Marcílio Dias e da promoção de diversos estudos e propostas para a ocupação da área ociosa dos armazéns, sem a utilização, porém, de um plano integrado que coordenasse estas atividades. Isto é bastante preocupante, principalmente do ponto de vista urbano, pois as soluções a serem adotadas podem comprometer a integridade do Cais Mauá como um espaço homogêneo, compondo o que se poderia chamar de uma “colcha de retalhos”, ou seja, uma série soluções fragmentadas postas lado a lado, sem um esquema ordenador.

²⁷⁴ Os resultados obtidos através da análise realizada pelos autores deste relatório, bem como observações pertinentes, encontram-se descritos ao longo deste e de capítulos anteriores.

O Cais Mauá, devido a sua importância no cenário de Porto Alegre, é um espaço que merece melhor sorte. Ao que tudo indica, este capítulo de sua longa história ainda está sendo escrito, pois, com a mudança de governo, novamente promovida pelas últimas eleições estaduais, o Projeto Porto dos Casais voltou a ser discutido, e suas idéias poderão, quem sabe, guiar futuras intervenções na área. O mais importante, porém, é o projeto deixar uma semente que certamente frutificará, a semente da escolha democrática de um projeto ordenador e abrangente que coordene todas as atividades propostas para a revitalização do Cais Mauá, com o objetivo de tornar novamente vivo este que é um dos espaços mais significativos da cidade.

5 UM OBJETO DE VALOR

5.1 IMAGEM E IMAGINÁRIO

“... das inúmeras cidades imagináveis, devem-se excluir aquelas em que os elementos se juntam sem um fio condutor, sem um código interno, uma perspectiva, um discurso [...] As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa”²⁷⁵ (Ítalo Calvino)

A cidade articula espaço e tempo e encerra, nela própria, muitas cidades passadas e vividas. Desde sua gênese, guarda consigo a memória de todos os tempos através dos quais experimentou mudanças, tempos esses que de alguma forma deixaram suas marcas estampadas na arquitetura que a conforma. A arquitetura da cidade, conforme foi visto, representa uma das principais fontes de informação referentes à história e à memória dos cidadãos que nela habitam. Através da análise dos elementos arquitetônicos que compõem suas edificações,

²⁷⁵ CALVINO. Ítalo, op. cit., p. 44.

das técnicas utilizadas em suas construções, enfim, da arquitetura como um todo, é possível identificar as principais características da sociedade que a edificou e, conseqüentemente, de parte importante de sua história. A cultura, as crenças, os costumes desta sociedade ficaram para sempre gravados nas estruturas que a conformam, como representações concretas de um período vivido e experimentado. O conjunto de edificações de uma cidade compõe, então, o que se poderia definir como uma espécie de “índice remissivo” de sua história e cultura, nele sintetizados. Este índice remete a um outro tempo, um tempo que não mais se pode experimentar, a não ser através da imaginação gerada pela leitura e observação dos elementos que compõem este conjunto. Pesavento lembra que

as imagens urbanas trazidas pela arquitetura [...] têm, pois, o potencial de remeter também, tal como a literatura, a um outro tempo. É o caso de um monumento que se edifica no passado, mas que é pensado e sentido a partir do presente. O espaço urbano, na sua materialidade imagética, torna-se, assim, um dos suportes da memória social da cidade²⁷⁶.

A memória da cidade, esta mesma que se encerra, muitas vezes escondida, sob a fúria da destruição do patrimônio edificado, necessita da preservação destes elementos físicos para manter-se viva e presente, desempenhando o importante papel de suporte à história daquela comunidade.

Através da imagem obtida de suas construções, pode-se reconhecer estilos, formas e técnicas e apreender parte da sua história. A imagem de uma cidade é única, assim como as cidades também o são. Pode-se conhecer uma cidade de muitas formas: falando sobre ela, lendo sobre ela, visitando-a ou, simplesmente, vendo uma imagem. Porém, no processamento de todas estas informações, resta como resultado puro e simples uma ou mais imagens, que ficam gravadas na memória e das quais se faz uso quando se quer relatar, contar para alguém a cidade que se conheceu ou que se ouviu falar. Por isso mesmo, a imagem é uma poderosa ferramenta do conhecimento, porque apreende e cristaliza na memória uma experiência, uma sensação, uma realidade. A este respeito, concorda-se com

²⁷⁶ PESAVENTO, Sandra. *O Imaginário da Cidade: Visões Literárias do Urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*, op. cit., p. 16.

Lucrecia D'Alessio Ferrara, quando afirma que “a cidade se faz representar e se dá a conhecer concretamente pelas suas imagens. As imagens urbanas são signos da cidade e atuam como mediadoras do conhecimento dela”²⁷⁷.

A maioria das cidades, para não dizer sua totalidade, se valem de imagens que retratam seus principais ambientes, sejam eles naturais ou urbanos, como forma de divulgar para o mundo suas qualidades. Esta prática tem por objetivo promover e atrair não só o turismo, indústria das mais rentáveis, mas também, conforme foi visto no capítulo anterior, negócios. Porto Alegre possui muitos lugares representativos de sua qualidade de vida. Apesar disso, as imagens escolhidas para figurar em cartões postais, cartazes e panfletos informativos não são tão variadas assim. Em uma breve análise visual e empírica destes elementos, fica evidente a constatação de que as imagens são recorrentes. Entre elas, talvez a que maior número de vezes aparece estampada nos materiais publicitários é a do Cais Mauá e de seus armazéns, concorrendo na igual proporção com o pôr-do-sol às margens do Guaíba. Coincidência ou não, ambas se complementam, pois se localizam na mesma região da cidade, podendo ser apreciadas em conjunto. (Figura 49, 50 e 51)



Figura 49: Folder de divulgação da cidade de Porto Alegre que pode ser encontrado nos pontos de informações turísticas da capital. (Frente)

²⁷⁷ FERRARA, Lucrecia D'Alessio. *Os Significados Urbanos*. São Paulo: Ed. USP, FAPESP, 2000, p. 115.



Bagagem Cultural: Cultura Popular, Música, Literatura, Teatro, Cinema, Esporte, Artes Visuais
Cultural Background: Folklore, Music, Literature, Theatre, Movies, Sports
Acervo Cultural: Folklore, Música, Literatura, Teatro, Cine, Deportes

Manual Turístico: Glossário, Dialeto, Teste, Turismo e Ecologia, Rotelros, Passeio Virtual, O Guaíba
Tourist's Manual: Glossary, Dialect, Test, Tourist Attractions, Itineraries, Virtual Ride, Guaiba
Manual Turístico: Glosario, Dialecto, Test, Atractivos Turísticos, Itinerario, Paseo Virtual, Guaiba

Guia de Eventos: Eventos Permanentes, Locais para Eventos
Events Guide: Permanent Events, Site for Events
Guía de Eventos: Eventos Permanentes, Locales para Eventos

Um Lugar no mundo: Mapa Mundi, Porto Alegre
A Place in the World: World Map, Porto Alegre
Un Lugar en el Mundo: Planisferio, Porto Alegre

Viagem no Tempo: Origem e Colonização, Marcos Históricos
Travel Through Time: Origin and Colonization, Historical Landmark
Viaje a Través del Tiempo: Origen y Colonización, Marcos Históricos

Serviços de Bordo: Porto Alegre às suas Ordens
Services: the city at your Disposal
Servicio de a Bordo: La Ciudad a su Disposición

Configuração Mínima: PC: Pentium 100 Mhz, 16 Mb/RAM, CD-ROM 8x, 640 x 480/16 Bit, Placa de som 16 bits
Minimum Configuration: Machintosh (Necessita Instalar o Quiktime 3.0, Incluído no CD): Power PC/Mac, 16 Mb/RAM, CD-ROM 8x, 640 x 480/16 Bit, Placa de som 16 bits

PREFEITO DE PORTO ALEGRE
MAYOR OF PORTO ALEGRE
INTENDENTE DE PORTO ALEGRE
 João Verle
 Rua Uruguai, 155 - 14º andar
 Fone/Phone/Fono: (55 51) 3289 3602
 Fax: (55 51) 3289 3613

Suporte ao usuário / Soporte para los usuarios / User support:
 Fax: 00xx) 51 3315 4472
 e-mail: somatec@somatec.com.br

Maiores Informações / Más informaciones / For further information:
<http://www.somatec.com.br>

Figura 50: Folder de divulgação da cidade de Porto Alegre que pode ser encontrado nos pontos de informações turísticas da capital. (Verso)

Com toda a certeza pode-se dizer que o Cais Mauá, assim como o Guaíba, são signos de uma cidade que nasceu à beira deste grandioso lago de águas doces e que tem em seu porto uma das imagens mais belas de quem a vê a partir dele.



Abra as portas para o mundo.

Mostre a hospitalidade gaúcha para o mundo.

Hospedagem Solidária
 • PORTO ALEGRE

Receba os visitantes na sua casa.

FÓRUM SOCIAL MUNDIAL • FÓRUM MUNDIAL DE EDUCAÇÃO • FÓRUM DE AUTORIDADES LOCAIS

Para acomodar boa parte das milhares de pessoas que estarão em Porto Alegre em janeiro, foi criado o Projeto Hospedagem Solidária, que está cadastrando os interessados em receber visitantes em suas residências. Você pode recebê-los gratuitamente ou com a cobrança de taxas acessíveis de R\$ 10 e R\$ 20. Se você dispõe de espaço em sua casa, preencha a ficha de cadastro no Serviço de Atenção ao Turista (SAT). No cadastramento você pode especificar as características como idade, sexo e que tipo de idioma falado pelo visitante. Participe! Abrace esta idéia.

INFORMAÇÕES:
156 0800 517686
 PORTO ALEGRE NA LINGUA

Postos do Serviço de Atenção ao Turista:
 Mercado do Bom Fim
 Aeroporto Internacional Salgado Filho
 Mercado Público Central
 Centro Cultural Usina do Gasômetro
 Praia de Belas Shopping

Prefeitura de Porto Alegre
 ADMINISTRAÇÃO POPULAR

Realização:

Acesse o site: www.portoalegre.rs.gov.br/turismo

Figura 51: Cartaz de divulgação do Projeto Hospedagem Solidária por ocasião do 2º Fórum Social Mundial, ocorrido em Porto Alegre em janeiro de 2003.

São, portanto, imagens representativas e reconhecidas, não só por todos os seus habitantes, mas também por outros povos mundo afora.

Já faz muito tempo que a imagem do cais desperta a atenção de quem visita a cidade, enchendo de orgulho os seus habitantes. Analisando-se o processo de tombamento dos Armazéns A e B e Pórtico Central, que será desenvolvido ainda neste capítulo, encontrou-se referência a este fascínio, tanto que o arquiteto Júlio Nicolau de Barros Curtis, ao solicitar o tombamento do conjunto, acrescentou ao documento, como forma de justificar sua importância, a satisfação por presenciar o reconhecimento daquele monumento pela imprensa internacional:

Acresce-lhe interesse, o entusiasmo incontido diante de sua monumentalidade, manifestado por cinegrafistas da Inglaterra – país pródigo em estruturas de ferro – ao filmarem aquele monumento [...], para compor documentário de propaganda da VARIG no exterior²⁷⁸.

A imagem da cidade de Porto Alegre, sede de uma das maiores empresas aéreas do mundo, era representada, neste momento, através do Pórtico Central do Cais Mauá. Um belo símbolo que não por acaso foi escolhido para figurar nesta divulgação. Além de sua beleza plástica e da privilegiada posição geográfica, o Pórtico representava (e ainda representa) a pujança econômica experimentada pela capital. Mais recentemente, o Programa Monumenta também o escolheu para dar início às suas atividades em Porto Alegre. No cartaz de divulgação da restauração do Pórtico Central do Cais Mauá pelo programa, pode ser observada uma bela imagem do local associada a uma frase de efeito que ressalta o fato de a “entrada” do programa na cidade ocorrer simbolicamente através do Pórtico. Homenagem nada mais justa ao local que, desde sua construção, desempenha a função de dar boas-vindas aos visitantes da cidade. (Figura 52)

²⁷⁸ BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. **Ofício n. 042/81 de 11 de março de 1981**. Encaminha ao Secretário-Geral da SPHAN, a documentação referente ao Pórtico Central e Armazéns A e B do Porto de Porto Alegre, submetendo à sua consideração, o pedido de tombamento do referido conjunto arquitetônico. Porto Alegre: MEC / SPHAN, 1981.



Figura 52: Cartaz de divulgação da restauração do Pórtico Central do Cais Mauá pelo Programa Monumenta.

Como se percebe, uma imagem da cidade pode apresentar uma série de predicativos e instituir, ela própria, uma hierarquia de seus espaços públicos. Por constituir-se em um elemento de representação, ao qual podem ser agregados diferentes significados, a imagem pode ser usada, conforme indica Ferrara, de forma a criar um sistema de ordem que comunique um código, um modo de entender, avaliar e valorizar a cidade. Segundo Ferrara:

A imagem hierarquiza o espaço da cidade à medida que sua referência é a praça central, o edifício pós-moderno, o monumento histórico, a rua que se dimensiona na imagem de uma avenida ou de um beco. Pela percepção coletiva da imagem, ensina-se a identificar o poder que organiza a cidade e dela se utiliza para perpetuar-se²⁷⁹.

A autora refere-se às associações do poder instaurado e a representação deste através da arquitetura que, não raras vezes, é utilizada como forma de imposição de um poder público autoritário. Aymonimo já havia ressaltado, em seus

²⁷⁹ FERRARA, Lucrecia D'Alessio, op. cit. p. 129.

estudos sobre o significado das cidades²⁸⁰, esta forma peculiar encontrada pelas sociedades de marcar, ao longo de sua história, o seu tempo, cristalizando-o através da edificação de determinados elementos urbanos. A história da arquitetura e do urbanismo demonstra claramente este exercício. Observa-se que praticamente todas as civilizações, até mesmo as culturalmente menos expressivas ou pouco avançadas, deixaram para a posteridade obras que procuraram marcar e impor determinados conceitos e práticas sociais que sobreviveram até nossos dias devido, em grande parte, à permanência destes monumentos. Como indica Ferrara, não raro, “a imagem urbana é pretexto para a união entre a competência técnica e o poder público a fim de criarem a tessitura de um só discurso autoritário”²⁸¹. A compreensão destes fatos se torna importante no momento em que se necessita reconhecer, dentre o universo de elementos constituintes da imagem de uma cidade, aqueles que melhor a representam, justamente por estarem relacionados não só a uma imagem física, mas também ao imaginário social da comunidade da qual são representativos.

A realidade em que se vive é formada por uma combinação dialética entre o concreto e o abstrato. Conforme já indicado no Capítulo II, o imaginário atua como uma representação da realidade e desenvolve-se através da captação de imagens que, processadas, como expressão do pensamento, geram uma representação da realidade, dando significado a estas imagens. Portanto, imagem e imaginário, ou seja, concretude e representação, constituem uma só realidade.

Desta combinação de fatores, ou seja, imagem e imaginário, resulta a geração do significado, que, segundo Ferrara, não é outro senão “a real percepção da experiência urbana travestida no uso do espaço e seus lugares. O uso é o significado da experiência e sua manifestação consiste na apropriação do espaço construído”²⁸². E é o resultado desta apropriação que pode ou não revestir de um sentido maior uma edificação ou um espaço urbano, reconhecendo sua verdadeira importância e a necessidade de sua preservação, valorizando-o diferentemente de outros espaços na cidade.

²⁸⁰ Este estudo encontra-se melhor discutido no Capítulo II desta Dissertação.

²⁸¹ FERRARA, Lucrecia D'Alessio, op. cit., p. 129.

²⁸² Ibidem, p. 117.

Ao Cais Mauá falta apenas isso: o reconhecimento instituído pela comunidade porto-alegrense, que somente poderá ser verificado no momento em as condições ideais para a apropriação deste espaço forem efetivamente proporcionadas.

5.2 O PROCESSO DE TOMBAMENTO

No dia 23 de agosto de 1996, o Decreto n° 36.873, assinado pelo então governador do Estado do Rio Grande do Sul, Antônio Brito, definiu que, a partir daquela data, o trecho da área do Cais do Porto de Porto Alegre, conhecido como Cais Mauá, passaria a denominar-se Porto dos Casais²⁸³.

Mais que um nome, uma justa homenagem ao local que deu vida a uma cidade, através das atividades ali desempenhadas. O ato também homenageia a própria cidade, que assim ficou conhecida quando, em 1722, o bispo do Rio de Janeiro, Dom Antônio do Desterro, desligou o então povoado, composto por algumas dezenas de casais açorianos procedentes dos Açores, da jurisdição eclesiástica de Viamão, em 26 de março daquele ano, dando-lhe o nome de São Francisco do Porto dos Casais²⁸⁴. O Cais Mauá, ou melhor, o Porto dos Casais, preserva assim, em seu nome, uma pequena, mas importante, parte da memória da cidade, memória esta que se mantém viva através da preservação das antigas estruturas metálicas que compõem o conjunto de edificações do Porto dos Casais, e que carregam consigo parte importante da história não só de Porto Alegre, mas também do Rio Grande do Sul.

²⁸³ RIO GRANDE DO SUL (Estado). **Decreto n. 36.873 de 23 de agosto de 1996**. Denomina de Porto dos Casais trecho da área do Cais do Porto de Porto Alegre. Diário Oficial, Porto Alegre, 26 ago. 1996.

²⁸⁴ FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre: Guia Histórico**, op. cit., p. 327.

O imponente conjunto de armazéns que compõe o trecho mais antigo de cais do Porto de Porto Alegre, o Cais Mauá, e, particularmente, o seu módulo central, formado pelo Pórtico e Armazéns A e B, representam uma das últimas grandes estruturas de ferro importadas da Europa no início do século XX.

A importação de edificações e complementos arquitetônicos em ferro pré-fabricado provenientes das indústrias européias, principalmente de países como Grã-Bretanha, França, Bélgica e Alemanha, ocorreu no Brasil, no período compreendido entre meados do século XIX e início do século XX, mais precisamente entre os anos de 1880 e 1920, motivada pelo baixo custo do material e por sua revolucionária facilidade de montagem, o que significou um avanço na técnica construtiva utilizada no país, naquela época. É importante destacar, nesse contexto, a origem do movimento que marcou a utilização do ferro como matéria-prima importante na produção arquitetônica mundial e que alterou profundamente o quadro das relações sociais em todo o mundo.

A Europa experimentou, ao final do século XVIII, um período pródigo em descobertas científicas que contribuíram para refinar e aprimorar o processo de produção industrial. Tais descobertas produziram efeitos admiráveis em todas as áreas do conhecimento, o que acabou por provocar uma verdadeira revolução não só no campo científico mas também no econômico, no social e no cultural. Esse movimento, convenientemente chamado de Revolução Industrial, restringiu-se em um primeiro momento à Inglaterra, com uma pequena penetração na Europa continental, mas acabou por se disseminar pelas demais nações em todo o mundo, assinalando o surgimento e a ascensão do capitalismo. Uma das descobertas mais importantes desse período, e que caracterizou a chamada primeira fase, segundo as observações de Geraldo Gomes da Silva, “foi a possibilidade de utilização econômica da energia a vapor, que viria a revolucionar não somente o processo de fabricação, como também os transportes”²⁸⁵. A força motriz gerada pelo vapor, utilizando o carvão como combustível, proporcionou uma maior rapidez no beneficiamento do ferro, que, segundo o autor, “surgiria como um material em

²⁸⁵ SILVA, Geraldo Gomes da. *Arquitetura do ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1986, p. 13.

condições de competir com os materiais de construção conhecidos e sacralizados até então, no que se refere a preço e outras qualidades”²⁸⁶

A utilização da eletricidade em lugar do vapor e do petróleo em substituição ao carvão caracterizou a segunda fase da Revolução Industrial, assinalando um período de expansão do movimento em direção aos dias atuais. É importante lembrar que muitos autores consideram que o mundo ainda está vivendo a Revolução Industrial.

Com relação ao urbanismo, a Revolução Industrial marcou a definitiva supremacia da vida urbana sobre a rural. A burguesia superou a antiga aristocracia e a cidade assumiu a direção do mundo. No campo social, verificou-se na Europa um extraordinário aumento populacional, principalmente durante o século XIX, propiciado pelo desenvolvimento de importantes descobertas na medicina que provocaram diminuição na mortalidade infantil e um relativo aumento na idade média dos indivíduos. A crescente industrialização das cidades acelerou o processo de urbanização. A construção de edificações para abrigar novas funções ou ampliar as tradicionais recebeu um grande impulso a partir do século XVIII, mantendo-se acelerada durante todo o século XIX, quando foram verificadas mudanças importantes nas grandes cidades da Europa, a exemplo de Paris, que após as remodelações impostas pelo Barão Haussman se tornou um ícone de modernidade, modelo cobiçado por todas as outras cidades do mundo. A construção passou a utilizar em larga escala os elementos de ferro forjados nas usinas européias, material este que esteve presente, a princípio, timidamente e, posteriormente, com maior intensidade, tanto que, conforme informa Silva, passou-se a falar no surgimento de uma nova modalidade de arquitetura: a arquitetura do ferro. A realidade é que, devido as suas características físicas, quais sejam, resistência, durabilidade, maleabilidade e possibilidade de ser moldado conforme o gosto e a vontade do fabricante e do cliente, o ferro tornou-se rapidamente um material com ampla utilização na arquitetura, sendo ainda hoje largamente utilizado como elemento importante na estruturação das edificações.

²⁸⁶ SILVA, Geraldo Gomes da, op. cit., p. 13.

A escala industrial de produção gerou a necessidade de um mercado consumidor, o qual foi captado pela burguesia emergente, detentora dos meios de produção, que se esforçava por convencer a todos sobre os benefícios de um mundo servido por produtos industriais de baixo custo²⁸⁷. Essencialmente foram as razões econômicas que, conforme indica Silva, “determinaram a coexistência da arquitetura do ferro com a arquitetura de estilo”²⁸⁸. Essa busca por mercados consumidores encontrou nos países subdesenvolvidos, como era o caso do Brasil, potenciais compradores dos produtos manufaturados. As facilidades oferecidas pelos fabricantes, principalmente no que se referia a durabilidade e funcionalidade de seus produtos, aliadas ao fato de que a importação destes elementos era saudada com enorme orgulho, pois, de certa maneira, as cidades brasileiras se espelhavam nas européias e a presença dessa arquitetura assegurava o sentimento de modernidade, símbolo do progresso tão almejado, fizeram com que as importações fossem constantes e volumosas. Da Europa para o Brasil vinham os mais variados elementos forjados em ferro, desde prédios totalmente pré-fabricados, como teatros, mercados, estações ferroviárias, armazéns portuários, até mesmo peças de mobiliário urbano e acessórios, como quiosques de jornal, postes de iluminação, fontes, caixas d’água, relógios e coretos.

Referindo-se a este assunto, Cacilda Teixeira Costa indica que:

Esta volumosa importação se explica, por um lado, pelo alto grau de desenvolvimento técnico dos fabricantes, que asseguravam aos compradores produtos funcionais, racionais e duráveis e, por outro, pelo atraso da siderurgia brasileira e peculiaridades de nossa economia, cujas

²⁸⁷ SILVA, Geraldo Gomes da, op. cit., p. 25.

²⁸⁸ O autor refere-se ao termo “arquitetura de estilo”, que deve ser entendido como aquela arquitetura tradicional executada em alvenaria e pedra, que seguia, naquela época, certos preceitos baseados na arquitetura clássica. Apesar de ser uma arquitetura eclética, que revivia os estilos procedentes de outras épocas, a arquitetura do ferro não enfrentou oposições, mas era somente tolerada, segundo os críticos de arte e de arquitetura da época, como sendo uma maravilha da técnica, dentre tantas que os industriais se empenhavam em colocar no mercado. Segundo o autor, “não havia quem se opusesse às construções em ferro, mas daí a compará-las aos movimentos de estilo revividos precisamente no século XIX, havia uma considerável distância que somente seria encurtada em meados do nosso século, quando se fizeram as primeiras tentativas de escrever a história da nova arquitetura e se contemplou a arquitetura do ferro com o título de precursora do movimento moderno”. *Ibidem*, p. 26.

ligações comerciais com os países europeus determinavam a compra, o local e as firmas fornecedoras [...] ²⁸⁹.

Por este motivo, alguns autores consideram que a disseminação dessas importações, principalmente para os países da América Latina, afirmou e consolidou a expansão colonial e penetração econômica européia ²⁹⁰.

Das numerosas importações realizadas e edificadas em território nacional, restam atualmente preservadas apenas alguns poucos exemplares. A grande maioria destas edificações e também de elementos individuais que ficaram a salvo da destruição encontram-se hoje tombadas pelo IPHAN, a exemplo do conjunto formado pelo Pórtico Central e Armazéns A e B do Cais Mauá, em reconhecimento à sua importância como sendo representativas de um período de grande prosperidade verificada no Brasil na década de 1880, quando a emergente burguesia enriquecida pelo comércio do açúcar, do café, da borracha e do algodão, conforme informa Costa, voltava-se para os modelos europeus, incluindo em seu consumo diário manufaturas importadas ²⁹¹. Por esse motivo, a maior parte deste patrimônio está concentrada nos Estados do Rio Grande do Sul, São Paulo, Rio de Janeiro, Pernambuco, Ceará, Pará e Amazonas, particularmente em suas respectivas capitais ²⁹².

Aqui no Estado, encontram-se relacionadas pelo menos três estruturas edificadas em ferro bastante representativas desse período. Localizadas nas cidades de Pelotas e Rio Grande, no sul do Estado, erguem-se duas caixas d'água de procedência francesa. O exemplar mais interessante, segundo Silva, é o do reservatório situado na Praça Piratinino de Almeida, antigo Largo da Caridade, montada em 1875 pela antiga Companhia Hidráulica Pelotense e que ainda hoje, passados 128 anos de sua construção, ainda continua a desempenhar o mesmo

²⁸⁹ COSTA, Cacilda Teixeira da. **O Sonho e a Técnica: a arquitetura de ferro no Brasil**. São Paulo: Ed. USP, 1994, p. 10.

²⁹⁰ GOLDEMBERG, Jorge J. Eclétismo y Modernidad en Buenos Aires. Apud. COSTA, Cacilda Teixeira da, op. cit., p. 09.

²⁹¹ Ibidem, p. 10.

²⁹² SILVA, Geraldo Gomes da, op. cit., p. 91.

serviço para o qual foi edificada²⁹³. Porém, a estrutura que mais chama a atenção, não só pela grandiosidade, mas também pela sua beleza, está localizada em Porto Alegre, às margens do Guaíba. Trata-se do harmonioso conjunto arquitetônico constituído por onze armazéns metálicos e um pórtico, que compõem as instalações do Cais Mauá, o mais antigo dos cais do Porto da capital.

Dentre os elementos mais significativos do conjunto, encontram-se justamente o Pórtico Central e os Armazéns A e B. Importado da França em 1919, juntamente com os dois armazéns que o ladeiam, o Pórtico Central é composto por dois grandes panos de vidro estruturados em ferro, que vedam a metade superior de suas fachadas, protegendo o amplo espaço central interno. Conforme já mencionado ao longo do Capítulo III desta dissertação, o Pórtico Central foi encomendado à Casa Daydée de Paris para marcar, como importante elemento arquitetônico, o ponto de ligação entre os dois cais²⁹⁴, o de 4m de calado e o de 6m de calado, que partiam, a partir de suas laterais e em direções opostas, ao longo dos 1.461,80 metros pelos quais se estende o Cais Mauá. A grandiosa estrutura metálica de ferro e vidro, concluída em 1922 sob a responsabilidade direta do Eng. Trajano Ribeiro, além de indicar o encontro dos dois cais, marcava também o ponto de embarque e desembarque de passageiros que partiam ou chegavam a Porto Alegre, por via fluvial. Não por acaso foi escolhido este local para desempenhar tal função. Conforme já indicado no Capítulo III desta dissertação, a necessidade de dotar a cidade de um local conveniente para este fim foi uma das principais preocupações relacionadas pela Secretaria de Obras Públicas em 1909, quando estava sendo elaborado o projeto de urbanização do trecho de cais que seria executado no prolongamento da Praça Senador Florêncio, atual Praça da Alfândega. Anos mais tarde, quando a Avenida Sepúlveda foi finalmente concluída, juntamente com as importantes edificações que a ladearam (os prédios do Correios e Telégrafos, Delegacia Fiscal, Alfândega e Mesa de Rendas, atual Secretaria da Fazenda), o eixo monumental que ligaria a Praça ao Cais ficou praticamente completo. A construção do alteroso Pórtico, junto ao início deste importante eixo, viria a complementar definitivamente a estrutura urbana inicialmente imaginada. Porto Alegre ganhava

²⁹³ SILVA, Geraldo Gomes da, op. cit., p. 94.

²⁹⁴ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. **Relatório da Divisão de Viação Fluvial**. Porto Alegre, 1922, p. XXII.

assim, o seu espaço de acesso principal, cuja porta de entrada, fazendo-se aqui uma pequena analogia arquitetônica, era representada pelo Pórtico Central do Cais Mauá²⁹⁵. (Figura 53)



Figura 53: Foto da Praça da Alfândega nos primeiros anos após a construção dos edifícios do Correios e Telégrafos, à direita, e Delegacia Fiscal, à esquerda, que conformam o eixo monumental da Av. Sepúlveda. Em primeiro plano, a estátua eqüestre do General Osório.

Devido à sua importância, e somado ao fato de que também se constitui em um dos mais importantes referenciais urbanos da cidade, o conjunto formado pelo Pórtico Central e Armazéns A e B foi tombado pelo Conselho Consultivo do

²⁹⁵ A estátua do General Osório, erigida em 6 de agosto de 1933, quando era interventor do Estado do Rio Grande do Sul o Exmo. General José Antônio Flores da Cunha e Prefeito do Município de Porto Alegre o Sr. Major Alberto Bins, complementou ainda mais este espaço. Encontra-se em destaque ao centro da Praça da Alfândega e no alinhamento da Av. Sepúlveda, marcando a finalização deste importante eixo que se inicia na escadaria de granito às margens do Guaíba, junto ao Pórtico Central. A escultura eqüestre do General Osório, forjada em bronze, está curiosamente posicionada com vista ao Guaíba, como que dando as boas-vindas a quem por ali desembarcava.

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAM) em 1983²⁹⁶. O processo de tombamento do Cais Mauá ainda não está concluído e deve ser compreendido através de três momentos distintos. Em um primeiro momento, quando ocorre o tombamento em nível federal do conjunto central de armazéns e pórtico, oficializado pelo SPHAM (atual IPHAN), conforme indicado anteriormente, no ano de 1983. Em um segundo momento, quando, em 1996, a Prefeitura Municipal solicita o tombamento em nível municipal, ainda não oficializado, dos demais armazéns originais que compõem, juntamente com o conjunto já tombado, a estrutura do Cais Mauá. E, finalmente, em um terceiro e recente momento, em que uma ação conjunta entre o Ministério da Cultura, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul e a Prefeitura Municipal de Porto Alegre, propõe, no ano de 2000, o tombamento em nível federal dos conjuntos de exemplares remanescentes da arquitetura neoclássica e eclética porto-alegrense, agrupados em torno de dois dos espaços mais expressivos em termos históricos e urbanísticos da capital gaúcha: a Praça da Matriz e o conjunto da Praça da Alfândega e Avenida Sepúlveda. (ANEXO A – Imóveis Tombados junto ao Cais Mauá)

A pedido do então Delegado Regional do Conselho Consultivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAM) (atual IPHAN), Arq. Júlio Nicolau Barros de Curtis, em ofício ao secretário geral do SPHAM, Aloísio Magalhães, encaminhado ao Ministério da Educação e Cultura em 11 de março de 1981, o conjunto formado pelo Pórtico Central e Armazéns A e B do Cais Mauá do Porto de Porto Alegre teve proposta de tombamento analisada. Dentre os motivos que fundamentavam a sua proposta, Curtis destacava o caráter de excepcionalidade do conjunto, crendo ser único no Brasil, e relacionava também outros fatores de igual importância:

Incorporado, já, à memória de três gerações, aquele pórtico monumental – cremos que singular no Brasil e das últimas grandes estruturas metálicas importadas da Europa – destaca-se no fechamento da perspectiva de larga avenida que parte de um dos espaços mais

²⁹⁶ O tombamento deste importante conjunto arquitetônico encontra-se descrito nos Livros do Tombo do IPHAN com a denominação “Pórtico Central e Armazéns do Cais do Porto”. Este processo, de número 1.047-T-81, está inscrito no Livro das Belas Artes, volume 2, folha 04, com a identificação de número 552, datado de 19 de maio de 1983. Cf. BRASIL. Ministério da Cultura, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. ***Bens Móveis e Imóveis Inscritos nos Livros do Tombo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional***. Rio de Janeiro: IPHAN, 1994, p. 170.

importantes da cidade. [...] Somam créditos para o tombamento do Pórtico e dos Armazéns – além do fato de inteirar a história da construção do Porto – os valores afetivos, de singularidade, de tecnologia, de espaço, de ambiência e por que não dizer, de singela beleza que exibem as construções depuradas de adornos²⁹⁷.

A preservação de todos os elementos estruturais, inclusive dos adornos, imprescindíveis para a manutenção da integralidade do conjunto, foi uma das grandes preocupações que levaram Curtis a solicitar o seu tombamento, conforme se pode observar através da entrevista dada na época, ao *Jornal Zero Hora*, na qual justificava o seu pedido:

Devemos nos preocupar em garantir a permanência desse precioso conjunto arquitetônico, para que ele fique a salvo de futuras administrações portuárias que possam pretender sua demolição, à semelhança do que foi feito com a Usina do Gasômetro. Sob o pretexto de modernização e sob discutíveis exigências de um novo traçado urbano, a usina acabou tendo toda a sua maquinaria vendida como sucata, o que agora é lamentado pelo Museu do Trabalho²⁹⁸.

Passados dois anos após o encaminhamento da proposta, período considerado relativamente curto para a análise de processos desta natureza, o conjunto foi definitivamente tombado como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, através da assinatura da então Ministra da Educação Esther de Figueiredo Ferraz, em 16 de fevereiro de 1983²⁹⁹. O ato, que recebeu a aprovação por unanimidade de votos do Conselho Consultivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, garantiu a preservação deste importante conjunto arquitetônico, salvaguardando-o de uma eventual demolição.

Instituíam-se oficialmente, dessa forma, a condição de Patrimônio Histórico, a parte do extenso conjunto de armazéns que compõe o Cais Mauá do Porto de Porto

²⁹⁷ BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. *Ofício n. 042/81 de 11 de março de 1981*, op. cit.

²⁹⁸ PÓRTICO e armazéns do Porto, tombados. *Zero Hora*. Porto Alegre, 12 jan. 1983, p. 28.

²⁹⁹ BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. *Ofício n. 088 de 8 de agosto de 1983*. Comunica o tombamento definitivo de próprio nacional Pórtico Central e Armazéns do Cais do Porto de Porto Alegre. Rio de Janeiro: MEC / SPHAN, 1993.

Alegre. A partir desse momento, as antigas estruturas de ferro importadas da Europa revestiam-se de um caráter especial. Não pertenciam mais somente à administração portuária, mas, sim, a todos os cidadãos brasileiros e, em especial, aos porto-alegrenses.

No ano de 1996 a Prefeitura Municipal, através da Equipe do Patrimônio Histórico Cultural (EPAHC), respaldada pela Lei Complementar 275/92³⁰⁰, solicitou o tombamento dos demais armazéns originais e do edifício sede do antigo DEPRC (hoje SPH), que complementam, juntamente com o Pórtico Central e Armazéns A e B, o conjunto de edificações do Cais Mauá³⁰¹. Esse pedido certamente foi motivado pela incerteza quanto ao futuro de tão importante área, pois, naquele momento, estava em andamento o Concurso Público Porto dos Casais que, conforme já visto no capítulo anterior, envolvia a aprovação de um Plano Diretor que regularia as construções e o aproveitamento da área do Cais Mauá.

O tombamento do conjunto central, em nível federal, considerava como área de entorno³⁰² do bem tombado o perímetro formado pelo muro lateral do Armazém A6, borda do Cais, lateral do Armazém A3 e linha situada a 50m da borda do Cais, paralela à mesma, que em grande parte coincidia com o alinhamento da cortina de contenção de cheias, ou muro da Av. Mauá, exatamente a mesma área que a prefeitura solicitava para tombamento em nível municipal, assegurando, dessa forma, a conservação integral do conjunto arquitetônico e urbanístico do Cais Mauá. Segundo o documento que apresenta a proposta,

³⁰⁰ A Lei Complementar 275 de 1992 institui o Tombamento Municipal de bens e espaços edificados significativos da cidade. Existem atualmente 69 bens culturais tombados em nível municipal na cidade, que incluem monumentos isolados, conjuntos urbanos e espaços abertos. Na área central, destacam-se o Mercado Público, a Usina do Gasômetro, o Clube do Comércio, a Confeitaria Rocco, as residências na Rua Riachuelo, 645 e 933, o Edifício Tuiuty, o Solar Conde de Porto Alegre, a Galeria Chaves, a “Esquina Democrática” e o calçamento da Rua da Praia.

³⁰¹ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Tombamento dos Armazéns e Edifício Sede do DEPRC no Cais Mauá – Porto Alegre – RS**. Porto Alegre: PMPA, 1996.

³⁰² A Legislação Federal mantém apenas os aspectos volumétricos e tipológicos das áreas consideradas de entorno dos bens tombados. Portanto, não sendo tombadas, as construções do entorno podem ser destruídas para a construção de novas edificações, desde que observados os aspectos acima citados.

os armazéns A1, A2, A3, A4, A5, A6, B1, B2, B3, e o edifício sede do DEPRC, juntamente com o Pórtico Central e armazéns A e B (considerados patrimônio cultural nacional desde 1983) constituem um conjunto único e indissociável que reúne valores suficientes para ser caracterizado como patrimônio cultural da cidade de Porto Alegre³⁰³.

As ações da Administração Municipal no que se refere à preservação do patrimônio cultural da cidade³⁰⁴ têm se intensificado nos últimos anos. A importância dada ao patrimônio pode ser medida através da promoção de parcerias com a iniciativa privada, das adesões a programas nacionais, como é o caso do Programa Monumenta, citado no capítulo anterior, e do desenvolvimento de programas especiais para estimular a utilização, tanto pelo poder público como também pela iniciativa privada, de áreas consideradas relevantes do ponto de vista histórico e cultural. Nesse sentido, podem ser destacados alguns incentivos fiscais e financeiros, tais como isenção ou redução de impostos para estimular e facilitar o estabelecimento de atividades designadas em um eventual plano de reestruturação de áreas urbanas, permutas de espaços e a venda ou permuta de índices de aproveitamento, em que a prefeitura beneficia os proprietários de imóveis de interesse para a preservação com a doação de um certo número de índices de aproveitamento³⁰⁵ para serem negociados ou utilizados em outras áreas da cidade.

³⁰³ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Tombamento dos Armazéns e Edifício Sede do DEPRC no Cais Mauá – Porto Alegre – RS**, op. cit., s.p.

³⁰⁴ A Lei Complementar nº 434, de 1º de dezembro de 1999 – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA), que dispõe sobre o desenvolvimento urbano de Porto Alegre, identifica como Patrimônio Cultural o conjunto de bens imóveis de valor significativo – edificações isoladas ou não – ambiências, parques urbanos e naturais, praças, sítios e paisagens, assim como manifestações culturais – tradições, práticas e referências, denominados bens intangíveis, que conferem identidade a estes espaços. As edificações que integram o Patrimônio Cultural são identificadas como Tombadas ou Inventariadas, nos termos de legislação específica. Diversos imóveis na área central são inventariados pelo PDDUA, entre os quais o Cinema Imperial, o Edifício Chaves, o Edifício Guaspari, o Hotel Lancaster, a Sociedade Espanhola, o Solar Palmeiro, o Palácio da Justiça e o Palacete Chaves Barcellos, entre cerca de mil e duzentos exemplares. PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA)**. Porto Alegre: PMPA, 1999.

³⁰⁵ Os Índices de Aproveitamento (IA) são instrumentos legais que regulamentam a área a ser construída em todas as parcelas urbanas relacionadas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, que é mensurada através de um fator de multiplicação indicado pelo índice com relação à área do terreno a ser beneficiada. Por exemplo: se o terreno que se deseja construir possui 100,0 metros quadrados e IA igual a 1,5, significa então que a área máxima permitida para a construção não poderá ser superior a 150,0 metros quadrados. O Índice de Aproveitamento, juntamente com a Taxa de Ocupação e os Recuos obrigatórios determinam o volume máximo da construção a ser implementada. Para maiores informações a respeito, consultar o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA) da cidade de Porto Alegre.

Dessa forma, a Prefeitura Municipal consegue implementar e estimular a preservação dos bens de interesse público, contribuindo para salvaguardar a memória da cidade.

O processo de reconhecimento e valorização da área do Cais Mauá recebeu novo impulso, quando, no ano de 2000, a Prefeitura Municipal de Porto Alegre, o Ministério da Cultura e o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, em uma ação conjunta, propuseram o tombamento dos importantes conjuntos urbanos representados pela Praça da Matriz e Praça da Alfândega juntamente com os principais prédios e monumentos históricos que as conformam³⁰⁶. Por essa ação, parte do Centro Histórico da cidade de Porto Alegre será oficialmente tombada pelo IPHAN como Patrimônio Federal na categoria de Sítio Histórico Urbano Nacional. Trata-se do “Sítio Histórico das Praças da Matriz e da Alfândega”, que inclui, além das duas praças, a Avenida Sepúlveda, edificações como o Museu de Arte do Rio Grande do Sul (antiga Delegacia Fiscal), a Biblioteca Pública do Estado, o Teatro São Pedro, o Palácio Piratini e o Monumento a Júlio de Castilhos. Na realidade, o tombamento, já aprovado pelo Conselho Consultivo do IPHAN e homologado pelo Ministro da Cultura, Francisco Weffort, em 15 de janeiro de 2002³⁰⁷, aguarda apenas a inscrição oficial nos Livros do Tombo, que deverá ocorrer muito em breve.

Apesar de essa ação não ter atingido diretamente o Cais Mauá, a área, que já havia sido destacada como entorno dos bens tombados pelo Instituto anteriormente (Pórtico Central e Armazéns A e B e Igreja das Dores), passou a se configurar como um importante espaço de ligação entre os imóveis protegidos por lei, reunindo a poucos metros de seus limites, um considerável número de edificações tombadas tanto em nível federal como municipal, além, é claro de contar, como elemento integrante de seu conjunto arquitetônico, com um dos principais bens relacionados nos Livro Tombo brasileiros, o Pórtico Central e seus armazéns laterais.

O tombamento do Pórtico Central e Armazéns A e B e o desejo de preservação das demais edificações que compõem o Cais Mauá atestam o

³⁰⁶ PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. *Instrução para o Tombamento dos conjuntos urbanos da Praça da Matriz e da Praça da Alfândega*. Porto Alegre: SMC / EPAHC / IPHAN, 2000.

³⁰⁷ BRASIL. Ministério da Cultura. *Portaria n. 10 de 15 de janeiro de 2002*. Homologa o tombamento dos sítios históricos da Praça da Matriz e da Praça da Alfândega, na cidade de Porto Alegre. Brasília: 2002.

reconhecimento de que Porto Alegre nunca esteve à margem das importantes decisões que coordenaram o processo de modernização, higienização e embelezamento urbano que marcou profundamente a imagem das principais cidades do mundo no início do século XX, e que se transformaram em paradigmas de desenvolvimento e modernidade. A cidade sempre esteve à frente de seu tempo, sintonizada com o que acontecia nas demais metrópoles mundiais que, assim como ela, cresciam e se desenvolviam enfrentando problemas semelhantes. A presença de edificações tão revolucionárias e significativas, das quais o conjunto de armazéns do Cais Mauá é um dos mais representativos, em sua estrutura urbana, demonstra o que se poderia definir de “comunhão com o mundo”, ou, em outras palavras, a confirmação de que a cidade pertencia a uma mesma realidade mundial.

Como se pôde observar, o Porto dos Casais está definitivamente inserido no processo de salvaguarda do patrimônio histórico e cultural da cidade de Porto Alegre, podendo-se inferir, mediante análise das informações até aqui relacionadas, que o seu tombamento definitivo é uma questão de tempo, que só depende da decisão final de transferência das atividades portuárias remanescentes para o Cais Marcílio Dias e Navegantes. Segundo depoimento do Sr. Tito Celso Vieiro, atual diretor do Porto de Porto Alegre, o processo já se encontra em andamento e deve estar totalmente concluído até o final de 2004. A transferência das atividades, que se concentrarão basicamente no Cais Navegantes, obedece aos critérios definidos na proposta de zoneamento sugerida pelo Relatório Final de avaliação de potencialidades de desenvolvimento social, econômico e institucional do sistema portuário de Porto Alegre, concluído no ano de 2000 sob a coordenação de Geraldo Silva, Giuseppe Cocco e Joan Llovera³⁰⁸.

A utilização permanente dos velhos armazéns do Porto dos Casais para atividades ligadas ao lazer e à cultura, conforme já mencionado, é um antigo desejo da população e dos gestores urbanos que poderá finalmente ser realizado. Para este ano já estão previstos pelo menos dois eventos de grande porte que terão como cenário os armazéns do Cais Mauá. A Casa Cor, uma tradicional mostra de arquitetura de interiores, está programada para o mês de setembro e ocupará os Armazéns A e B e Pórtico Central. Nos meses de outubro a dezembro, parte dos

³⁰⁸ SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A., op. cit.

armazéns desativados do cais abrigarão a 4º Bienal do Mercosul, uma das mais importantes mostras de arte contemporânea da América Latina que, para esta edição, prevê a visita de um público superior a 1 milhão de pessoas. O presidente da Fundação Bienal do Mercosul, Sr. Renato Malcon, ressaltou que a recuperação dos armazéns não será feita somente para a mostra, mas também para auxiliar na reabilitação desta área tão importante para a cidade.

Ações como estas tendem a impulsionar a reabilitação do Porto dos Casais, transformando-o em um lugar onde ocorra o resgate do passado da cidade, em um lugar onde seja assegurada a continuidade histórica da comunidade porto-alegrense e, em um sentido mais amplo, de todo o povo gaúcho, que, através da apropriação de seu espaço físico o institua, enfim, em um Lugar de Memória.

5.3 OS LUGARES DE MEMÓRIA EM PORTO ALEGRE

A necessidade do “retorno ao passado” surge com a idéia de reassegurar a continuidade histórica de uma sociedade ou coletividade, frente às rápidas modificações pelas quais está submetida em função do que Nora convencionou chamar de “aceleração da história”. Este fenômeno, que afasta progressivamente a vida cotidiana da experiência da tradição e do costume, faz com que, conforme observou Giovanaz, “a memória se transfira da ritualização grupal para transformar-se em um rito oficializado, que necessita então de lugares especiais para ser guardada e repetida”³⁰⁹.

³⁰⁹ GIOVANAZ, Marlize. Temporalidades em Confronto: o patrimônio como objeto da História. In: RIGATTI, Décio (org.). *Anais do VIII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR*. CD Rom, op. cit.

Estes lugares especiais, os quais Nora denomina de lugares de memória, são, conforme exposto no Capítulo II, aqueles espaços responsáveis por abrigar e preservar as memórias sociais garantindo, desta forma, a sua continuidade:

Museus, arquivos, cemitérios e coleções, festas, aniversários, tratados, processos verbais, monumentos, santuários, associações, são os marcos testemunhas de uma outra era [...]. São os rituais de uma sociedade sem rituais, sacralizações passageiras de uma sociedade que continuamente dessacraliza [...]; sinais de reconhecimento e de pertencimento de grupo em uma sociedade que só tende a reconhecer indivíduos iguais e idênticos³¹⁰.

Os lugares de memória nascem e vivem, porque não há memória espontânea. É preciso, segundo o autor, “criar arquivos, manter aniversários, organizar celebrações [...], porque estas operações não são naturais³¹¹”.

Porto Alegre, assim como a maioria das cidades, possui uma série de lugares que desempenham estas funções. São os museus, as bibliotecas, os espaços culturais, que mantêm presente a memória de um passado, considerado heróico, preservada através da história, dos costumes e da cultura do povo gaúcho, em especial do porto-alegrense. A necessidade de apreender o passado e preservar a memória definiu a institucionalização de espaços públicos na cidade considerados significativos, do ponto de vista arquitetônico e simbólico, para resguardar os documentos necessários para a sua proteção e manutenção. A cidade de Porto Alegre possui muitos “lugares de memória” onde estes documentos se encontram a salvo do desaparecimento e esquecimento, alimentando a memória de um passado cuja história permanece viva e atuante.

O conjunto urbano da Praça da Alfândega, que se tornou, para o orgulho da comunidade, em um dos maiores centros culturais da cidade e também do Estado, constitui-se em um dos principais exemplos de espaços públicos considerados lugar de memória em Porto Alegre. Em 09 de março de 1987, uma portaria assinada pelo então subsecretário de cultura, Luiz Antônio Assis Brasil, transformou a área em

³¹⁰ NORA, Pierre, op. cit., p. 13.

³¹¹ Ibidem, p. 13.

torno da Praça em Centro Cultural, abrangendo um perímetro definido entre as Ruas dos Andradas, Caldas Júnior, General Câmara e Av. Mauá. Diversos edifícios públicos e privados, limítrofes à Praça, encontram-se tombados, como é o caso do Correios e Telégrafos, do Museu de Arte do Rio Grande do Sul (MARGS), das antigas sedes do Banco da Província e do Clube do Comércio. O Museu de Arte do Rio Grande do Sul, criado através de Lei Estadual em 1954, foi transferido para o antigo prédio da Delegacia Fiscal do Ministério da Fazenda e hoje, totalmente restaurado, está entre os mais importantes museus do Brasil, na rota das grandes e importantes exposições nacionais e internacionais. O antigo prédio dos Correios e Telégrafos, tombado pelo IPHAN em 1980, foi transformado no Memorial do Rio Grande do Sul que, conforme o nome indica, se constitui em um moderno centro de pesquisas, informação e divulgação da história gaúcha. Sua restauração, uma parceria entre o Governo do Estado e a iniciativa privada, foi concluída em 1998, tendo sido entregue em definitivo à população em 27 de julho de 2000. A antiga sede do Banco Nacional do Comércio, construída entre os anos de 1927 e 1932, pelo arquiteto Fernando Corona, e integrada à Praça através do largo da Rua Sete de Setembro, abriga atualmente um dos principais centros culturais da cidade. O Santander Cultural, que abriu suas portas em 21 de agosto de 2001, após reforma completa das antigas instalações bancárias, é um espaço de múltiplos usos que conta com sala de cinema, espaços para exposições, bares e restaurantes. No lado oposto, junto à Rua dos Andradas, encontram-se os prédios do Clube do Comércio, tombado pelo IPHAE em 1992, dos cinemas Imperial e Guarany, do Banco Safra e da antiga Farmácia Carvalho. O Clube do Comércio foi construído em 1937, impulsionado pela força da burguesia porto-alegrense, que desde a criação de sua entidade, em 07 de julho de 1896, estava em busca de um que significasse com sua arquitetura o dinâmico desenvolvimento da capital.

A Praça da Alfândega também abriga uma série de estátuas, fontes e monumentos, entre eles, a estátua eqüestre em bronze, erguida em homenagem ao General Osório, de autoria do escultor Leão Veloso, em 1923. Neste local, repleto de história, também ocorre, anualmente, a tradicional Feira do Livro, um dos maiores eventos culturais do Rio Grande do Sul, que se iniciou em 1955, por idealização do então Diretor do Diário de Notícias, Say Marques, com a execução do representante da editora José Olympio, Maurício Roseblatt.

Junto à Praça da Harmonia, em área limítrofe à extremidade oeste do Cais Mauá, ergue-se, às margens do Guaíba, o imponente prédio da Usina do Gasômetro, transformada em lugar de memória por força da Administração Municipal em 1998. Edificada há 95 anos, a velha usina testemunhou o crescimento da cidade, progresso este que acabou por desativá-la em 1974, quando deixou de desempenhar suas funções originais para transformar-se, anos após, em um dos símbolos mais significativos da capital gaúcha.

A Usina do Gasômetro nasceu Usina Termoelétrica em 1928. Edificada junto ao local onde teria ocorrido o desembarque dos primeiros casais de açorianos que impulsionaram o desenvolvimento do então Porto de Viamão, a usina possui estreitas ligações com a história da cidade de Porto Alegre. Ganhou este nome devido à proximidade a um depósito que fornecia gás encanado a vários pontos da cidade. O seu combustível era o carvão que, vindo de São Jerônimo, se transformava em energia elétrica de 23 mil quilowatts. Junto ao prédio foi construída, em 1937, uma chaminé de 117 metros de altura, que surgiu para solucionar o problema da dispersão da fuligem do carvão que caía sobre as casas da redondeza. A chaminé acabou se tornando um importante referencial geográfico e turístico da Capital.

A crise dos combustíveis, aliada à construção de usinas hidroelétricas menos poluentes, foi um dos principais motivos alegados para o encerramento das atividades, ocorrido no ano de 1974. Especulações a respeito do destino a ser dado ao prédio de oito mil metros quadrados iniciaram-se logo em seguida à desativação. O maquinário foi totalmente vendido como sucata, fato este lamentado pelo Museu do Trabalho, anos mais tarde, conforme indicou o arquiteto Júlio Curtis. A possibilidade de demolição, aventada como alternativa para um novo traçado viário, desencadeou protestos. Felizmente em 1984, o prédio foi tombado pelo EPAHC como Patrimônio Histórico e Cultural, porém sua restauração somente ocorreu em 1988, na administração de Alceu Collares. Em 1989, a administração de Olívio Dutra transforma a Usina em espaço destinado à preservação da memória da cidade.

Muitos outros espaços, além dos citados anteriormente, desempenham em Porto Alegre a função de salvaguardar e perpetuar a memória social da comunidade porto-alegrense, constituindo-se, desta forma, em lugares de memória. Pode-se reconhecê-los através das atividades neles desempenhadas, que resgatam,

mediante a coleta, o estudo e a preservação de elementos de várias áreas do conhecimento, parte da história dos tempos passados. História esta que é, de certa maneira, recontada através da exposição seletiva destes diferentes elementos e reinterpretada pelo indivíduo, a partir da síntese da experiência visual relacionada a uma bagagem cultural adquirida. Conforme mencionado anteriormente, este processo, que o remete a um outro tempo muitas vezes não vivenciado, é recriado em sua mente, através do imaginário. Os lugares de memória possuem este potencial educativo e mágico, constituindo-se em espaços privilegiados para a recriação e ressignificação do passado, fazendo com que se pense o presente de forma crítica. O conhecimento do passado é fundamental para que se possa entender o presente e imaginar o futuro. Através do entendimento e da apreensão de práticas cotidianas, costumes, técnicas ou mesmo formas de relacionamento dos antepassados, é possível avaliar melhor os fatos que levaram ao desencadeamento de processos políticos e de movimentos culturais, o que auxilia na composição de uma imagem fiel da sociedade na qual se está integrado. A avaliação e o entendimento desses fatos no presente faz com que se possa imaginar o que reservará o futuro. Portanto, os lugares de memória têm um duplo poder: o de recriar o passado e o de criar o futuro.

A preservação destes espaços torna-se, portanto, fundamental para a manutenção da memória coletiva de uma sociedade ou grupo social. A este respeito, citando Augusto Comte, Halbwachs indica que:

O equilíbrio mental decorre em boa parte e, primeiro, pelo fato que os objetos materiais com os quais estamos em contato diário mudam pouco, e nos oferecem uma imagem de permanência e estabilidade. É como se fosse uma sociedade silenciosa e imóvel, estranha à nossa agitação e às nossas mudanças de humor que nos dá uma sensação de ordem e de quietude³¹².

Esta sensação de ordem e quietude, propiciada pela permanência e estabilidade dos objetos materiais que rodeiam determinado grupo social, proporciona uma impressão de continuidade, da vida que segue em equilíbrio. O

³¹² HALBWACHS, Maurice, op. cit., p. 131.

entorno que o envolve conserva as marcas dos antepassados, lembrando fatos importantes não só da vida individual do cidadão que nele se encontra inserido, mas também de todos os demais membros que compartilham de uma mesma memória coletiva. Conforme lembra Halbwachs: “Nosso entorno material leva ao mesmo tempo nossa marca e a dos outros”³¹³.

Ao longo do curso da história, a cidade se transforma. Quarteirões inteiros são destruídos, construções antigas dão lugar a novas, ruas outrora tranqüilas recebem a cada dia maior trânsito, gerando a necessidade da abertura de novas e maiores vias, ocasionando demolições e mudanças espaciais, planos reguladores se sobrepõem uns aos outros, gerando uma nova e mutável imagem urbana. Ao mesmo tempo em que a cidade se altera, também muda a sociedade que nela habita, através de um processo de adaptação ao novo ambiente. Porém, as mudanças na cidade não ocorrem sem enfrentar resistência. A própria sociedade que as promove também resiste à destruição desenfreada do seu ambiente urbano, pois sabe que a sua transformação radical pode provocar uma série de problemas, entre eles um sentimento de desreferencialização, ou seja, de perda das suas referências espaciais. Conforme indica Giovanaz, “a aderência de um grupo ao seu espaço se manifesta na resistência e na luta pela preservação deste espaço”³¹⁴. Além disso, a manutenção do ambiente urbano se torna necessária, principalmente para a preservação da memória coletiva desta sociedade, pois o espaço é uma realidade concreta e duradoura, e a memória, conforme indicou Halbwachs, necessita deste ambiente para se desenvolver.

Em termos urbanos, os lugares de memória são justamente aqueles ambientes que, vinculados à materialidade dos espaços construídos que os abrigam, nos quais o passado se encontra conservado, reacendem, através de uma reconstrução imaginária, individual ou coletiva, as lembranças e a memória de um grupo social.

³¹³ HALBWACHS, Maurice, op. cit., p. 131.

³¹⁴ GIOVANAZ, Marlize. **Lugares de História: a preservação patrimonial na cidade de Porto Alegre (1960-1979)**, op. cit., p. 23.

5.4 ELEMENTOS DE EXPRESSÃO

Limite físico e visual da área central da cidade de Porto Alegre, o Cais Mauá, objeto de estudo desta dissertação, estende-se por aproximadamente 1.500 metros lineares ao longo da margem noroeste do Guaíba. Solidamente assentado sob o grande aterro conquistado junto ao estuário e ao longo de uma extensa muralha composta por pedras graníticas e blocos de concreto, ergue-se o belíssimo conjunto de armazéns metálicos que conferem a Porto Alegre uma de suas imagens mais características. A extensa área do Cais Mauá, compreendida entre a chamada Primeira Doca, junto ao Armazém B3 até a Usina do Gasômetro, exerce incontestável influência no desenho do perfil inconfundível desta parte central da cidade, a qual, ao longo do tempo, vem se constituindo em uma marca da sua identidade, definindo um limite e emoldurando a paisagem urbana de quem a vê a partir do Guaíba.

Dono de uma área de aproximadamente 75.000 m², entre a cidade e o Guaíba, o cais mais antigo do Porto de Porto Alegre, composto por um complexo conjunto de edificações e equipamentos, apresenta-se praticamente disponível, em toda a sua extensão, para a exploração de sua estrutura através de novas atividades que não mais as portuárias, desempenhadas originalmente desde o início de sua construção. Conforme informado no Capítulo I, o Conselho de Autoridade Portuária decidiu aprovar, no ano de 2000, o Plano de Zoneamento e Desenvolvimento para o Porto de Porto Alegre³¹⁵, apresentado pela Diretoria de Portos da SPH, através do qual a área do Cais Mauá e todos os armazéns e edificações que a compõem passam a não mais abrigar atividades portuárias. O princípio que rege o plano de zoneamento proposto é o de constituição de uma área contínua de cais, a área do Cais Mauá, para a utilização por outras atividades quaisquer que não a portuária, constituindo-se, desta forma, em um espaço passível de receber intervenções do tipo *waterfront*, que visem a exploração comercial, cultural ou institucional da área,

³¹⁵ CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE PORTO ALEGRE. **Resolução n. 009 de 16 de agosto de 2000**, op. cit.

mediante licitação para arrendamento, seja ao setor privado, bem como a órgãos governamentais. O princípio do arrendamento das áreas do que se convencionou chamar de “áreas do porto organizado” regerá também a exploração comercial dos demais espaços integrantes do conjunto de cais do Porto de Porto Alegre, Cais Marcílio Dias e Cais Navegantes, que, reequipados e reestruturados, continuarão a exercer as atividades portuárias remanescentes. (Figura 54)

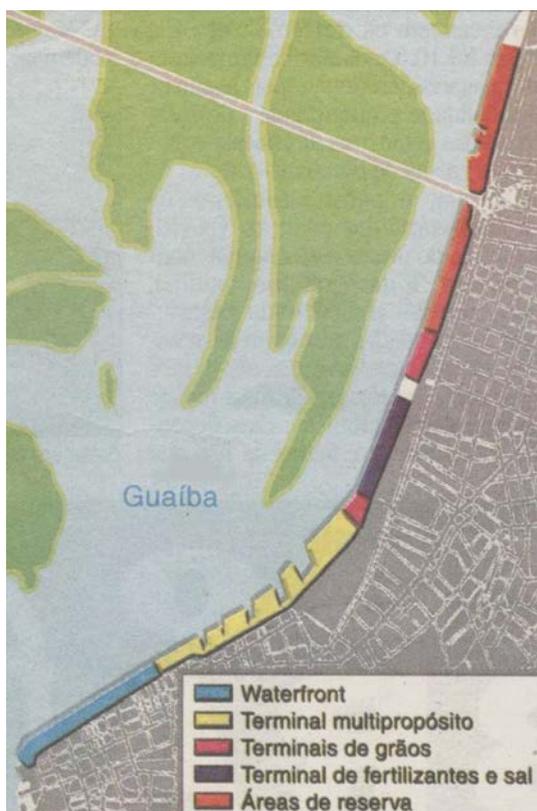


Figura 54: Plano de Zoneamento e Desenvolvimento para o Porto de Porto Alegre.

A partir deste plano de zoneamento, a área do Cais Mauá, bem como a dos demais cais, foi dividida virtualmente em trechos, numerados de acordo com as suas especificidades. Desta forma, o Cais Mauá, que oficialmente inclui a área das Docas, apresenta-se subdividido em 8 trechos que se iniciam na extremidade oeste, junto ao vértice final do aterro de gravidade, e terminam junto à área da Doca de número 4, localizada em frente à Estação Rodoviária da capital. A área de interesse, objeto de estudo desta dissertação, é a que compreende a faixa contínua delimitada pelo

trecho de número 1, junto ao Armazém A7, e finalizada pelo trecho de número 5, no limite da chamada Primeira Doca, que configura o conjunto de armazéns do Cais Mauá, o chamado Porto dos Casais, área de *waterfront*. (ANEXO B – Análise do Cais Mauá)

Ao longo destes cinco trechos virtuais, encontram-se armazéns, galpões, guindastes, edificações, espaços abertos e muitos outros elementos que compõem uma imagem característica e reconhecidamente bela de todo o conjunto edificado no início do século passado. Imagem esta que compõe, juntamente com a Usina do Gasômetro e sua chaminé, um perfil inconfundível que se transformou, conforme já mencionado, em uma verdadeira marca registrada da cidade de Porto Alegre.

Como se sabe, um ambiente urbano é formado por uma constelação particular de objetos naturais e objetos criados pelo homem, para os quais o arquiteto contribui com o seu ofício. Na mente do criador, do usuário ou do espectador, toda a constelação arquitetônica e natural estabelece uma moldura espacial própria, ou seja, cria uma imagem visual única àquele espaço.

Originalmente, a arquitetura dos espaços obedeceu, conforme indicado no Capítulo II, a uma necessidade de proteção do homem contra a natureza e a ação do tempo. Quanto mais a cultura e o conhecimento evoluíram para além das necessidades elementares, mais explicitamente a arquitetura, aqui considerada como representação concreta desta cultura, evoluiu para a necessidade da expressão simbólica, que fez dos edifícios os portadores de uma proposta visual mais ampla. Um templo ou uma igreja, projetados com imaginação e esmero, por exemplo, são propostas resultantes das aspirações espirituais do homem, que envolvem definições de poder terreno e as concepções que este tem de sua própria existência, no meio que o rodeia. Quando se percorre uma cidade, percebem-se os modos de vida, os costumes, as funções, as crenças, estampados em cada um dos edifícios que a compõem. Pode-se dizer, então, que a arquitetura do espaço representa a expressão material de um conjunto de valores e ideais, de um indivíduo ou grupo social, organizado na forma de uma imagem, que é materializada através desta arquitetura. Neste sentido, Rudolf Arnheim, em seus estudos sobre a forma arquitetônica, conclui:

Quando a mente humana organiza um corpo de pensamentos, fá-lo quase inevitavelmente em termos de imagética espacial. [...] O desenho de um edifício é a organização espacial dos pensamentos acerca de suas funções. Inversamente, toda a organização de pensamentos assume a forma de uma estrutura arquitetônica³¹⁶.

É importante que se faça o esclarecimento de tais fatos para que possa ser introduzida à discussão da forma arquitetônica, a questão da sua imagem. Parece excessivamente óbvio afirmar que a forma arquitetônica é composta por elementos visuais, quais sejam, estruturas, vedações, coberturas, esquadrias, etc. Porém, estes elementos visualmente detectáveis conferem à forma arquitetônica de um edifício ou conjunto urbano uma imagem única, exclusiva, que pertence especificamente àquele objeto. Este fato é de fundamental importância para a caracterização e perpetuação de sua imagem ao longo do tempo, garantindo desta forma o seu reconhecimento em qualquer período de sua história. A preservação dos elementos geradores desta imagem, característica e única, torna-se imprescindível para que não ocorra a descaracterização do objeto a ponto de este se tornar irreconhecível.

No caso do Cais Mauá, a eliminação de alguns elementos compositivos de seu conjunto arquitetônico poderia causar a descaracterização irreparável de sua imagem, ocasionando a perda de sua identidade visual e também de seu caráter evocativo – significativa presença na história do desenvolvimento agro-industrial do Rio Grande do Sul – que, apesar do fato de estar edificado à beira da água, tem nos elementos construtivos e equipamentos agregados, como por exemplo os guindastes, as fontes necessárias para que este desejo seja efetivado.

Um dos objetivos desta dissertação, com relação à área objeto de estudo, é justamente o de avaliar os elementos compositivos relevantes que integram o conjunto arquitetônico representado pelos armazéns e edificações do Cais Mauá, visando a sua preservação em um possível processo de reabilitação de sua estrutura. Adotando a mesma divisão proposta pelo plano de zoneamento aprovado para o Porto de Porto Alegre, em cuja implantação a área do Cais Mauá foi subdividida em cinco trechos, procurou-se efetuar, através de um levantamento

³¹⁶ ARNHEIM, Rudolf. *A dinâmica da forma arquitetônica*. Lisboa: Editorial Presença, 1988, p. 220.

fotográfico, a análise destes elementos, bem como o estado de conservação em que se encontra atualmente o conjunto arquitetônico que compõe o espaço. Inicialmente, é preciso tecer algumas considerações sobre o conjunto arquitetônico do Cais Mauá e de seus elementos estruturais.

Com relação aos aspectos morfológicos, pode-se afirmar que o conjunto, ao incorporar novas soluções construtivas à arquitetura praticada na época de sua construção, se encontrava em sintonia com os princípios de ordenação e higiene preconizados no início do século passado, representando, desta forma, as repercussões da industrialização no estabelecimento de uma estética que evidencia a transição da arquitetura eclética ao racionalismo moderno, que tem na ausência de ornamentações uma de suas mais visíveis características. Predominam no conjunto soluções esteticamente limpas e simplificadas, em contraponto com a exuberância do ecletismo vigente na época, o que proporciona uma clara leitura dos seus elementos construtivos, quais sejam, estrutura metálica independente, vedações em alvenaria de preenchimento, estrutura metálica de sustentação da cobertura, etc. O coroamento dos armazéns, juntamente com as características citadas, confere ao conjunto uma solução harmônica e original, que qualifica a morfologia do centro da cidade. (Figuras 55 e 56)

Os armazéns implantados ao longo do cais em continuidade com o alinhamento do Pórtico Central e seus armazéns laterais A e B possuem, assim como o conjunto central, estrutura composta de peças metálicas rebitadas em ferro, importada da França e montada no local. A vedação de toda a estrutura é feita através de alvenaria de tijolos maciços (Figura 57). No interior dos armazéns, pode ser observado um vão livre correspondente à sua dimensão transversal, que é de aproximadamente 20m, e comprimento variando em torno de 96m, o que resulta em uma área de aproximadamente 1.920m², distribuída ao longo de 6 módulos compositivos. (Figura 58)



Figuras 55 e 56: À esquerda, vista interna do Armazém A3 e, à direita, vista de um dos módulos da fachada do Armazém A6.



Figuras 57 e 58: À esquerda, vista interna do Armazém A3, onde a degradação de partes de sua estrutura deixa a descoberto seus elementos de vedação, e, à direita, vista interna dos grandes vãos do mesmo armazém.

Os armazéns A e B, do grupo central, e B3 possuem comprimento variando em torno de 48m, tendo como área resultante 960m², o que corresponde a 3 módulos compositivos apenas. A altura de todos os armazéns atinge entre 7m e 10m, em um único pavimento. A cobertura compõe-se de cumeeira e calhas dispostas transversalmente, o que imprime ao conjunto um coroamento ritmado e contínuo devido à modulação da estrutura e à alternância das duas águas do telhado que conformam sucessivos frontões. Treliças metálicas aparentes, que sustentam um forro de tábuas corridas dispostas na inclinação do telhado, compõem a estrutura do telhamento, que está coberto por telhas onduladas de fibrocimento,

em substituição às originais de zinco. O armazém A6 é o único que ainda mantém o telhamento original. (Figuras 59 e 60)



Figuras 59 e 60: À esquerda, vista do Armazém B3 e, à direita, vista interna do Armazém A6.

Em toda a extensão das fachadas voltadas para a Avenida Mauá, existe um alpendre em balanço, sustentado por treliças metálicas, engastadas na estrutura principal, coberto por telhas de fibrocimento que protege o largo passeio externo que se estende em linha reta ao longo do conjunto. Os armazéns apresentam dois tipos principais de esquadrias, dispostos longitudinalmente no eixo de cada frontão: um conjunto de portões metálicos com duas folhas de correr, composto por armação e chapa de ferro, e duas janelas, dispostas sobre os portões e centralizadas no frontão, compostas por caixilho de ferro e vidro fixo. (Figuras 61 e 62) Em oposição ao conjunto de aberturas original, nota-se a ocorrência de diversas outras esquadrias, do tipo basculantes, irregularmente dispostas nas fachadas dos armazéns, e também o fechamento de alguns vãos, em situações que descaracterizaram a feição original.

No interior de alguns armazéns, como é o caso do Armazém A3, é possível notar que, ao longo dos anos, foram executadas intervenções que contribuíram para a descaracterização dos espaços internos e fachadas, como divisões em alvenaria e painéis, rebaixamento de forros, construção de lajes de concreto, obstruindo, muitas vezes, a livre circulação proporcionada pela abertura total dos portões.



Figuras 61 e 62: À esquerda, vista do alpendre do Armazém B2 e, à direita, vista de um dos módulos da fachada do Armazém A6.

O caso mais grave de descaracterização é o do Armazém B3, que teve seu espaço interno subdividido em diversos setores para abrigar as dependências do Almoarifado do Porto, através da construção de paredes divisórias em alvenaria. A maioria dos portões originais foi suprimida para dar lugar a aberturas menores entre alvenarias de tijolos aparentes que vedaram seus vãos. (Figuras 63 e 64)



Figuras 63 e 64: À esquerda, vista interna do Armazém A3 e, à direita, vista das alterações executadas no Armazém B3.

Pequenos anexos e construções menores servem de apoio e abrigo aos equipamentos do Cais Mauá. Foram edificadas com o passar dos anos, de acordo com as necessidades de expansão, porém sem o menor critério estético, ocupando

o espaço existente originalmente entre as fachadas laterais dos armazéns, descaracterizando a imagem do local. Tais intervenções deveriam ser revertidas para que a integridade do conjunto original ficasse mantida. (Figuras 65 e 66)



Figuras 65 e 66: À esquerda, anexo em alvenaria construído junto ao Armazém A6 e, à direita, espaço aberto conforme originalmente proposto entre as fachadas laterais dos Armazéns A5 e A4.

O piso interno de todos os armazéns é de concreto desempenado, da mesma forma que o piso do passeio externo, sob o alpendre (Figura 61). Externamente, os armazéns possuem uma espécie de cinta de amarração formada por blocos de granito, que percorre todo o perímetro dos armazéns. Entre esta cinta e a borda do Cais, também composta por blocos de granito, ocorre uma pavimentação contínua de paralelepípedos de granito do mesmo tom cromático, onde estão inseridos, ao longo de toda a extensão do cais, os trilhos que guiam a movimentação dos guindastes. Como exceção, o trecho entre os Armazéns A4 e A7, onde ocorre pavimentação em blocos de concreto, muito possivelmente, em substituição à original (Figuras 67 e 68). Ao longo das fachadas voltadas para a Avenida Mauá, traçada entre os armazéns e a cortina de contenção de cheias, uma via também pavimentada com paralelepípedos de granito, faz a ligação interna dos armazéns do Cais Mauá aos demais setores do Porto.



Figuras 67 e 68: À esquerda, vista da pavimentação e das linhas de trilhos entre os armazéns e a borda do cais. À direita, a pavimentação de blocos de concreto e a de paralelepípedos de granito.

A borda do cais, talvez um dos mais impressionantes elementos arquitetônicos do conjunto, destaca-se por sua beleza e simbolismo (Figuras 69 e 70). Executada em grandes blocos de granito de tom vermelho, projeta-se verticalmente em direção ao fundo do Guaíba, delimitando fisicamente o espaço destinado ao homem e o destinado à natureza. Alinhada no sentido leste-oeste, sua construção representa a vitória da técnica sobre as dificuldades impostas pelo meio físico, pois, convém lembrar, serve de sustentação ao grande aterro executado na primeira década do século XX, que conquistou o terreno necessário à construção do Cais Mauá a partir das margens naturais do Guaíba. Uma grandiosa obra de engenharia que envolveu a participação de diversas equipes e elevadas cifras captadas junto aos cofres públicos. As pedras empregadas na construção do muro, conforme informam os Relatórios da Divisão de Viação Fluvial, foram provenientes de uma pedreira arrendada pelos contratantes dos serviços de execução, no então chamado “Morro da Secretaria”, próximo à Ponta Grossa³¹⁷. Praticamente todo o beneficiamento dos blocos de granito era executado diretamente na pedreira de origem e finalizado em uma oficina de serviços montada na área da antiga Praça Martins Lima, junto aos cais, hoje denominada Praça Brigadeiro Sampaio.

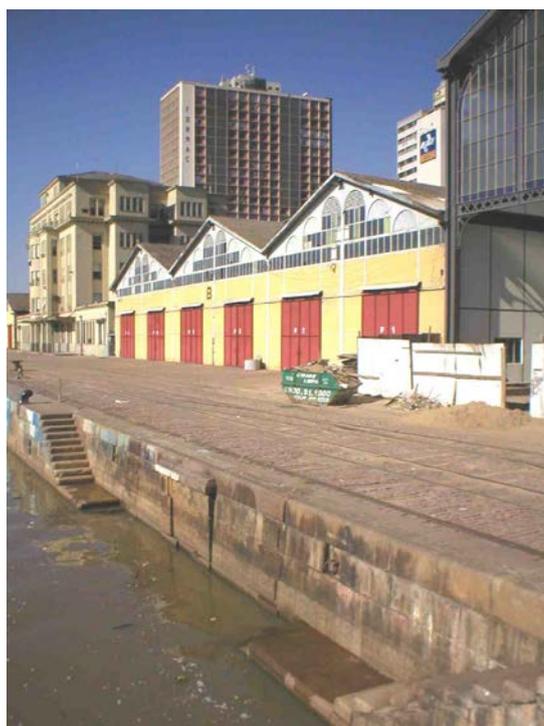
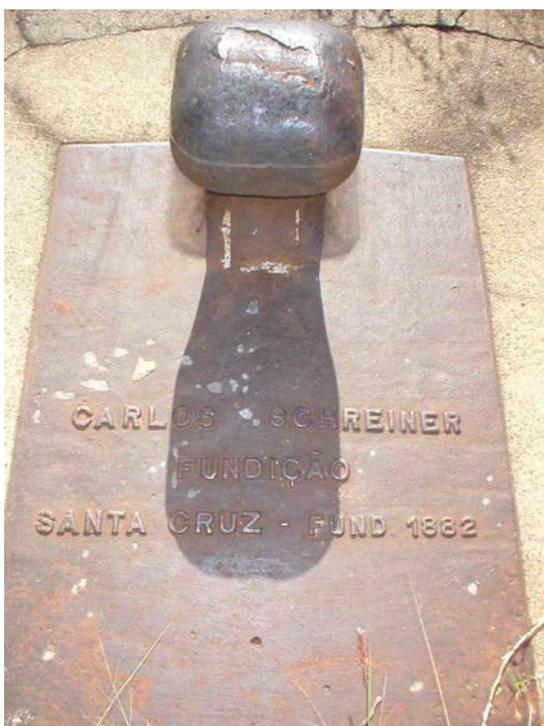
³¹⁷ SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Departamento de Portos, Rios e Canais. *Relatório da Divisão de Viação Fluvial*. Porto Alegre, 1917, p. 78.



Figuras 69 e 70: A borda de granito do cais vista em dois momentos.

Ao longo deste muro de granito, encontram-se fixados os chamados “cabeços”, grandes peças de ferro fundido provenientes da Fundação Santa Cruz, do Rio de Janeiro (Figura 71). Dispostos regularmente ao longo da borda do cais, as 57 unidades de cabeços, juntamente com os demais elementos em ferro fundido que se encontram fixados à alvenaria de granito, são responsáveis pela amarração dos navios junto à seus berços, conforme são conhecidos os locais de atracamento junto aos armazéns.

Um detalhe importante e que chama a atenção no conjunto é a presença de uma dupla escadaria executada em cantaria de pedra, com a utilização dos mesmos blocos de granito que compõem o muro do cais, centralizada no eixo compositivo que ordena a implantação do Pórtico Central e Armazéns A e B (Figura 72). A presença desta escadaria confirma a indicação de que ali, naquele local, eram efetuados o embarque e o desembarque dos passageiros que aportavam ou partiam da cidade e que eram recebidos através do Pórtico Central, o belo vestíbulo de cristal da cidade de Porto Alegre.

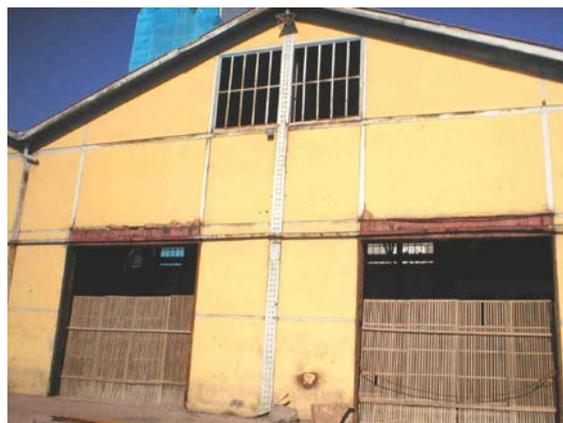


Figuras 71 e 72: À esquerda, vista de um dos “cabeços”. À direita, a escadaria de granito junto à borda do cais e ao Pórtico Central.

A cor é um dos aspectos fundamentais de identificação do conjunto de armazéns do Cais Mauá. Sabe-se muito pouco sobre o tom original que revestiu, em um primeiro momento, as alvenarias, estruturas metálicas e portões que compõem os seus volumes, porém é certo que a cor original se aproximava muito do que hoje se pode observar. Os armazéns apresentam sua estrutura metálica aparente totalmente recoberta pela cor cinza. As alvenarias de vedação possuem reboco e pintura em tom amarelo ocre, em todas as superfícies externas e internas, com exceção dos Armazéns A e B do conjunto central, que possuem internamente revestimento de pintura na cor cinza. As esquadrias metálicas de todos os armazéns encontram-se revestidas com tinta esmalte na cor vermelho. Como aspecto geral, a pintura está mal conservada ou mesmo em decomposição, em alguns elementos e setores agredidos por infiltrações e umidade.

Os armazéns apresentam alguns problemas de conservação que deverão ser objeto de restauração, como forma de otimizar a integridade física e o aspecto estético de todo o conjunto. A estrutura metálica apresenta oxidação em vários elementos, sendo que alguns se encontram totalmente corroídos. Além disso, muitos

pilares, principalmente no interior dos armazéns se encontram amassados. Nas alvenarias internas é possível verificar a ocorrência de manchas de umidade, principalmente em seus terços superiores, podendo indicar infiltrações ou problemas de escoamento pluvial, já que, em alguns casos, os tubos de queda das extremidades das calhas foram suprimidos. Também no terço inferior das alvenarias, junto à base das mesmas, observam-se manchas possivelmente ocasionadas pela infiltração de umidade ao longo de vários trechos nas fachadas voltadas para o cais (Figura 73). Os portões necessitam de uma revisão geral devido a oxidação generalizada que ataca sua estrutura, infiltrações, empenamentos e mau funcionamento. As esquadrias possuem vários vidros quebrados, além da estarem, em sua grande maioria, com sinais de ferrugem (Figura 74). Com relação à cobertura, percebe-se, através de manchas de umidade, que existem infiltrações. Como a estrutura de sustentação é totalmente metálica, sugere-se que se proceda a uma inspeção geral de seus elementos, visando a substituição das peças em mau estado de conservação, bem como uma revisão completa das canalhas, condutores, suportes e acessórios. Os sistemas hidrossanitário e elétrico também necessitam de uma revisão geral, que garanta a segurança e iniba os riscos de um possível incêndio.



Figuras 73 e 74: À esquerda, vista interna das estruturas e alvenarias de vedação, onde podem ser observados diversos problemas ocasionados pela falta de conservação adequada. À direita, detalhe da fachada do Armazém A2 que se encontra em péssimo estado de conservação.

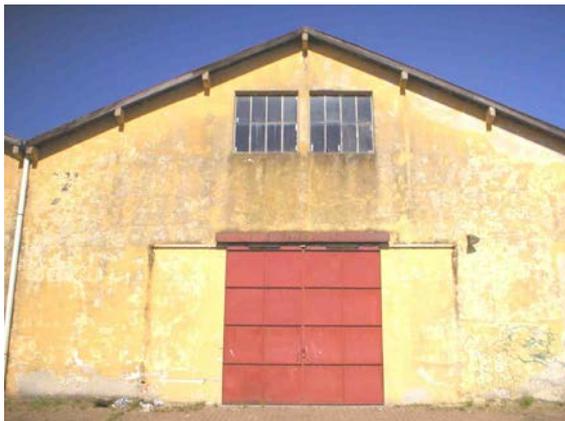
O trecho de número 1 se inicia na extremidade oeste do cais, junto ao vértice do aterro de gravidade, e compreende os Armazéns A7, A6, A5 e A4, onde uma linha paralela à sua fachada lateral leste indica a finalização (Figura 75). Este espaço é caracterizado basicamente pela presença dos armazéns, que se encontram em péssimo estado de conservação, apresentando infiltrações, rachaduras, amassamentos e corrosão generalizada em suas estruturas metálicas. Do conjunto original, não faz parte o Armazém A7, construído posteriormente, na década de 1950, acompanhando a mesma volumetria dos demais armazéns do grupo, porém com a utilização de uma outra técnica construtiva e materiais diferenciados (Figura 76).



Figuras 75 e 76: À esquerda, vista da extremidade oeste do Cais Mauá, onde o aterro de gravidade é finalizado. À direita, vista do Armazém A7, o único não original no conjunto.

A construção do Armazém A7 obedeceu a um processo convencional de edificação, composto por alvenarias de tijolos portantes, sem a utilização de estrutura independente de ferro como os demais. Além disso, os portões de ferro que lhe dão acesso não possuem o mesmo desenho dos demais, o que atesta uma outra procedência. O mesmo ocorre com as esquadrias que vedam os frontões, bem como as demais estruturas utilizadas para o telhamento e para o alpendre. Por este motivo, ele não figura no pedido de tombamento solicitado pela Prefeitura Municipal e também como área de entorno dos bens tombados pelo IPHAN (Pórtico Central e Armazéns A e B, e Igreja das Dores), sendo apenas observada que sua volumetria, por harmonizar-se ao conjunto, deverá ser mantida caso ocorra a necessidade de

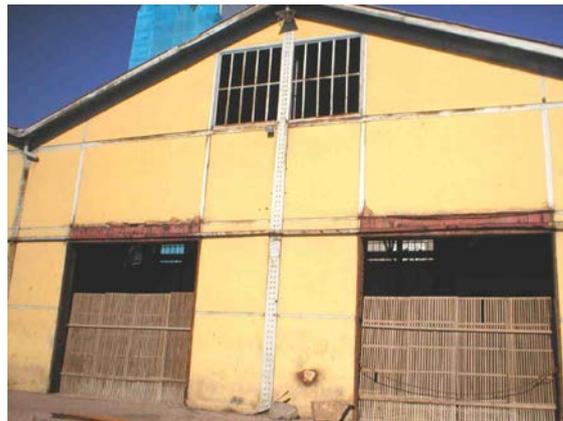
sua demolição (Figuras 77 e 78). Atualmente, é neste armazém que ocorrem os principais eventos culturais que têm lugar no Cais Mauá, estando o mesmo, juntamente com o Armazém A6, cedidos para a exploração da Prefeitura Municipal, que também controla a área de seu entorno, em direção à Usina do Gasômetro.



Figuras 77 e 78: Comparação entre as fachadas do Armazém A7, à esquerda, e do Armazém A6, à direita.

O trecho de número 2 inicia-se na linha paralela a fachada lateral leste do Armazém A4, compreendendo os armazéns A3, A2, A1 e o prédio do antigo Refeitório dos funcionários do porto, finalizando-se na linha paralela à fachada lateral leste do Armazém A do Grupo Central. Neste espaço se encontra, além do grupo de armazéns, uma antiga edificação de alvenaria de tijolos portantes, composta por três blocos interligados de um único pavimento (Figura 79). O acabamento, bastante deteriorado, indica que as fachadas já receberam pintura na cor amarelo-ocre, predominante no conjunto como um todo, porém, posteriormente deve ter sido repintado com um tom bem mais claro, da matiz cinza, predominante até hoje. Não foi possível obter muitas informações a respeito desta edificação. Os Relatórios da Divisão de Viação Fluvial pouco a mencionam, referindo-se a ela apenas como refeitório, função a qual desempenhou por muitos anos até ser desativada. Sabe-se que sua construção ocorreu muito provavelmente entre os anos de 1924 e 1925, durante o período de execução dos armazéns A2 e A3, entre os quais se localiza. Atualmente o espaço funciona como depósito de material em desuso e também como sede do Sindicato dos funcionários do Porto.

Este trecho apresenta os mesmos problemas de conservação que foram verificados no anterior. A constatação mais preocupante foi a da supressão de todos os portões metálicos do Armazém A2, devido ao fato de estarem totalmente danificados. Ninguém no local soube informar o seu destino. (Figura 80)



Figuras 79 e 80: À esquerda, vista do antigo Refeitório. À direita, fachada do Armazém A2 sem os seus portões metálicos.

O trecho de número 3 inicia-se na linha paralela à fachada lateral oeste do Armazém A do Grupo Central e compreende, além do Pórtico Central e Armazéns A e B, o edifício-sede do SPH, finalizando-se na linha paralela à fachada lateral leste do Armazém B1. O conjunto de edificações que formam o chamado Grupo Central, composto pelos Armazéns A e B e Pórtico Central (Figuras 81 e 82), constitui-se no principal elemento arquitetônico e simbólico do Cais Mauá. Por este motivo, o conjunto, edificado entre os anos de 1921 e 1922 e inaugurado no ano de 1923, foi tombado pelo SPHAN como Patrimônio Histórico e Cultural em 1983. A imponente estrutura central, composta por belas fachadas de ferro e cristal que emolduram a paisagem da área central de Porto Alegre, foi importada da França, assim como os demais armazéns originais, e marca o encontro dos dois setores distintos do Cais Mauá: de um lado, o Cais de Cabotagem, indicado pelos armazéns identificados com a letra B, e, de outro, o Cais de Longo Curso, identificado pelo conjunto de armazéns identificados com a letra A. Além disso, o Pórtico Central encontra-se no alinhamento de Avenida Sepúlveda, importante eixo compositivo que ordena uma série de edificações e monumentos significativos que compõem, juntamente com a

Praça da Alfândega, um dos sítios urbanos mais importantes da cidade. Atualmente, apresenta-se em seu estado original, tendo passado por um processo de restauração completa financiado pelo Programa Monumenta (Figuras 83 e 84). Além do Pórtico, outros dois elementos chamam a atenção no conjunto: o piso que se encontra sob o espaço coberto do Pórtico, composto por paralelepípedos de granito vermelho e cinza, que definem o desenho de uma estrela, em cujo centro aparece inscrita a data de construção do conjunto (1922), e o gradil metálico que delimita o acesso ao espaço, posicionado junto à fachada oposta ao Guaíba, que foi encomendado à empresa de Emílio Hugo e Cia. (Figura 84)



Figuras 81 e 82: À esquerda, vista do Grupo Central, composto pelos Armazéns A e B e Pórtico Central (após restauração). À direita, fachada do Armazém B.

Fazem parte ainda do Grupo Central os Armazéns A e B, que estão posicionados, um a cada lado, nas fachadas laterais do Pórtico Central. Estes armazéns apresentam pequenas alterações volumétricas e alguns detalhes que os diferenciam dos demais, como a presença de aberturas em arco pleno nos frontões,

formadas por caixilharia e venezianas metálicas. Internamente seguem o mesmo padrão de acabamento dos demais.



Figuras 83 e 84: O Pórtico Central visto em dois momentos: durante e após a sua restauração pelo Programa Monumenta.

Imediatamente ao lado do Grupo Central, ergue-se a sede da atual Superintendência dos Portos e Hidrovias (SPH), que controla todas as operações do Porto de Porto Alegre (Figura 85). A arquitetura da edificação, composta de seis pavimentos, caracteriza a evolução do ecletismo, estilo vigente na época de sua construção, para o sistema formal *art déco*, caracterizado pela simplificação e geometrização da ornamentação externa. O edifício, construído no ano de 1947, foi estruturado através do sistema de alvenarias portantes, com vigamento e entrepisos de concreto. As alvenarias externas encontram-se revestidas por reboco e pintura em tom esverdeado, e sua cobertura apresenta estrutura em madeira recoberta por telhas de fibrocimento que substituíram o telhamento cerâmico original. O pavimento térreo é composto por portas de acesso, com sistema de abrir em duas folhas, executadas em ferro. As demais esquadrias deste pavimento são de madeira,

compostas por guilhotina e bandeira fixa em caixilho e vidro, com a presença, pelo lado externo, de proteção em gradil de ferro. Como acabamento, as esquadrias de madeira receberam pintura com tinta esmalte na cor verde clara e os elementos em ferro na cor grafite. As esquadrias dos demais pavimentos são compostas por janelas de madeira com sistema de funcionamento do tipo guilhotina, com a presença de persianas na sua face externa. (Figura 86)



Figuras 85 e 86: Edifício sede do S.P.H., localizado entre os Armazéns B e B1. À direita, detalhe de sua fachada voltada para o Guaíba.

A edificação encontra-se em bom estado de conservação. Existem, no entanto, alguns elementos que deverão ser objeto de restauro, como forma de otimizar a integridade física e o aspecto estético do conjunto. Há uma pequena incidência de manchas de umidade nas paredes externas, bem como trechos sem reboco no terceiro pavimento da fachada voltado para o Guaíba. Sugere-se que as redes elétrica e hidrossanitária passem por uma revisão completa.

O trecho de número 4 inicia-se na linha paralela à fachada lateral leste do edifício-sede do SPH e compreende os armazéns B1 e B2, finalizando-se na linha paralela à fachada lateral leste do Armazém B2. Estes dois armazéns são os únicos que ainda recebem, eventualmente, alguma carga que necessite ficar estocada em seus interiores. De maneira geral, são, aparentemente, os que se encontram em melhor estado de conservação, talvez pelo fato de ainda estarem em uso e de não terem recebido, ao contrário dos demais armazéns do grupo A, cargas de sal e

fertilizantes, produtos que intensificam o processo de oxidação de suas estruturas metálicas. (Figuras 87 e 88)



Figuras 87 e 88: À esquerda, vista do Armazém B2 e do anexo que o liga ao Armazém B1. À direita, vista do Armazém B2 (em primeiro plano) e do Armazém B1.

Finalmente, o trecho de número 5, que se inicia paralelo à fachada lateral leste do Armazém B2, compreendendo o Armazém B3 e a Primeira Doca, onde encontra a sua finalização (Figuras 89 e 90). O Armazém B3 é, em relação aos demais do conjunto, o que mais sofreu intervenções em sua estrutura. Apesar de ter conservado sua forma original, internamente o seu espaço foi totalmente ocupado por divisórias de alvenaria de tijolos, que o subdividiram em muitas partes. As intervenções também suprimiram parte dos seus elementos compositivos, como os portões de ferro da fachada voltada para a Avenida Mauá (Figura 64).

A estrutura da assim denominada Primeira Doca manteve-se praticamente intacta com o passar dos anos. É possível notar que algumas pequenas intervenções foram feitas no sentido de isolar a área do restante do Cais, por medidas de segurança. O local abrigou por muitos anos o transporte de passageiros que era efetuado entre as cidades de Porto Alegre e Guaíba, configurando, assim, uma estação de passageiros. Este serviço foi suspenso alguns anos atrás, mas permanece como uma possível e viável atividade, caso ocorra a tão esperada revitalização do conjunto.



Figuras 89 e 90: À esquerda, vista do Armazém B3. À direita vista parcial da Primeira Doca.

Como bens integrados à arquitetura das edificações e, por este motivo, também importantes de serem preservados, encontram-se, internamente aos armazéns e, fixados à sua estrutura, as guias para movimentação de cargas, dispostas em trilhos metálicos na base da estrutura do telhado. (Figura 91)



Figuras 91 e 92: À esquerda, vista interna do Armazém A3. À direita, vista da série de guindastes dispostos ao longo do cais.

No ambiente externo, devem ser incluídos, como elementos imprescindíveis para a evocar a memória do Cais Mauá, a série de guindastes existentes ao longo do cais, até mesmo porque a maioria destes equipamentos se encontra desativado e sem condições de funcionamento. (Figura 92)

Fora dos limites definidos pelo Plano de Zoneamento, existe uma grande área de apoio à estrutura do Cais Mauá, onde anteriormente se localizavam as oficinas e o almoxarifado do porto. Este local, hoje sob a administração da Prefeitura Municipal, que assumiu o controle das edificações que nele estão dispostas, no ano de 2000, se encontra, apesar disso, praticamente abandonado, constituindo-se no que se poderia definir como um vazio urbano no coração da cidade. (Figuras 93 e 94)



Figuras 93 e 94: À esquerda, vista da área sob controle da Prefeitura Municipal a partir do Cais Mauá. À direita, vista da mesma área desde a Usina do Gasômetro.

Durante a Segunda Bienal de Artes Visuais do Mercosul, o local recebeu parte do acervo apresentado à população, que redescobriu a beleza desta área até então isolada do contato público. Com uma vista privilegiada para o Guaíba e em uma localização central, ao lado da Usina do Gasômetro, o local tornou-se objeto de interesse e motivou discussões em torno de sua destinação futura. O chamado Galpão das Tesouras, uma antiga construção do século passado, desativada em 1997, e que abrigou, por muitos anos, as oficinas náuticas do Porto, foi um dos elementos mais importantes redescobertos graças à Bienal. Popularmente

conhecida pelo nome de Galpão das Tesouras, por apresentar em sua estrutura uma belíssima seqüência de tesouras de madeira que conformam seu telhado, esta rústica edificação foi considerada bem a ser tombado pelo município, que desta forma impediria sua destruição. Porém, quis o destino , em uma noite de verão, a antiga estrutura viesse abaixo consumida por um incêndio de grandes proporções, até hoje não suficientemente esclarecido. Espera-se que os demais armazéns históricos do Cais Mauá não tenham igual destino.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Um desafio acompanha a vida contemporânea: conciliar a nostalgia referente ao passado com a ação voltada para o futuro. O passado vincula-se a memórias, emoções e sentimentos. O futuro, associado ao novo, transformador, incorpora tanto expectativas como incertezas. Na afirmação do desenvolvimento, muitas vezes esse aparente conflito tem tido como consequência a negação do passado, substituído por signos que expressam uma inequívoca inserção no contemporâneo.

A possibilidade de conferir permanência àquilo que remete ao passado, visto como objeto de valor que merece cuidados, traduz-se numa mudança de paradigma conceitual a respeito da preservação e torna-se uma tarefa instigante. Trata-se de tirar do ostracismo elementos que foram vivos em uma outra época, como integrantes fundamentais das cidades e de sua produção, e que, por um motivo ou outro, se tornaram obsoletos e descartáveis. Assim, o antigo porto da capital dos gaúchos, que por muito tempo foi a base de sua economia, contribuindo para a construção de seu futuro, perdeu um pouco a sua razão de ser. Conexão vital da cidade com o mundo até o início do século XX, permanece hoje destituído de tal importância. A conexão fluvial, paulatinamente substituída pelas rodovias de asfalto que interligam os destinos antes percorridos através da água, cedeu passagem para uma nova concepção de transporte.

Em sua área central, Porto Alegre, que nasceu à beira do Guaíba, perdeu a proximidade com a borda da água, e a construção do Muro da Mauá criou uma barreira sem diálogo entre a cidade e o lago. A metrópole se transfigura, e esvaem-se as lembranças materializadas no espaço num processo de substituição cada vez mais rápido. Perde-se um sobrado, uma casa, num pontilhamento que se espalha pelo tecido urbano, formando lacunas preenchidas pelo novo. Mas alguns desses remanescentes construídos ainda se mantêm vivos, e suas presenças adquirem novo significado, talvez porque não possam ser substituídos, talvez pela sua qualidade construtiva, adaptabilidade ou valor simbólico. Estas permanências urbanas, referenciais constantes a guiar os deslocamentos pelos espaços da cidade, tornam-se patrimônios preservados, adaptando-se ao novo contexto terciário que domina a realidade socioeconômica da urbe. São lembranças e testemunhos que a emoção e o apego de uns e a compreensão histórica de outros insistem em salvaguardar para outras gerações. No âmbito da globalização, o discurso da importância da valorização daquilo que remete ao passado se confirma como tendência mundial, e esse interesse pelos valores culturais, que alimentam a memória e a história da cidade, pode ser considerado uma oportunidade, desde que embasado num efetivo resgate.

As permanências urbanas, referenciais imóveis que desde muito tempo coordenam e orientam silenciosamente o desenvolvimento e o andar pela cidade, muitas vezes, de tão esquecidas, desaparecem em meio ao turbilhão que propõe o novo. É este o destino, infelizmente, de grande parte do patrimônio histórico nacional. Muito já foi feito na tentativa de salvaguardar do desaparecimento estes elementos imprescindíveis para a compreensão da cultura nacional e local. Atualmente a consciência da necessidade da preservação destes referenciais baliza toda e qualquer discussão que envolve o patrimônio edificado nas cidades. Leis e normas mais eficientes e abrangentes regulamentam as ações de proteção e resguardo, e a participação da sociedade tem sido cada vez mais constante e ativa, contribuindo para justificar cada vez mais estas ações. A sociedade tem despertado para o fato de que, ao preservar seu patrimônio histórico, está preservando também um dos elos de ligação entre ela e sua cultura, protegendo desta forma sua história e memória, e, por conseqüência, sua identidade. Segundo Flávio de Lemos Carsalade:

A compreensão contemporânea do patrimônio deixou de se ater apenas às qualidades estéticas do bem em si, ampliando-se ao cotidiano da vida, no exercício da cultura e no desenvolvimento sócio-econômico das comunidades, constituindo-se em um dos importantes responsáveis por sua identidade e qualidade de vida³¹⁸.

A construção de uma nação se apóia na preservação e continuidade de sua história e memória. A preservação do patrimônio construído e sua apropriação surgem como atividades indispensáveis ao cumprimento desta tarefa, na medida em que este se referencia no homem, em sua cultura, história e valores, constituindo-se, portanto, em um dos principais elementos representativo da identidade desta nação. Além disso, o entendimento de que a manutenção e a apropriação deste patrimônio, através de ações de reabilitação urbana, pode tornar-se o eixo de um amplo processo de desenvolvimento econômico e social que poderá beneficiar toda a comunidade estimula cada vez mais o interesse pelo assunto.

O patrimônio cultural integra o segmento da cultura, hoje notadamente um dos maiores geradores de emprego no mundo e também aqui, no Brasil, permitindo a criação de um amplo espectro de atividades fomentadoras de trabalho e renda em diversos setores como, por exemplo, a construção civil, a prestação de serviços (no qual movimenta uma ampla gama de profissionais ligados, por exemplo, ao turismo, agentes e produtores culturais, além de profissionais liberais de diferente formação, tais como arquitetos, historiadores, artistas, engenheiros, advogados, etc.), o turismo e o lazer (que encontram no patrimônio histórico um de seus principais pilares de atratividade) e a formação de mão-de-obra (dadas as especificidades do trabalho com o patrimônio cultural) e a expansão de mercados motivada pelas exigências dos órgãos financiadores e de patrimônio em todos os níveis, inclusive educação, qualificação técnica e produção de insumos.

No acelerar da história, conforme indicou Nora, a busca pela preservação dos elos com o passado torna-se tarefa necessária para que se afaste o medo provocado pelo sentimento de perda da memória de uma comunidade ou grupo social. Surge daí a necessidade da criação dos Lugares de Memória, espaços

³¹⁸ CARSALADE, Flávio de Lemos. Patrimônio Histórico. Sustentabilidade e sustentação. In: **Arquitextos – Periódico mensal de textos de arquitetura**. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg000/bases/texto080.asp.html> Acesso em: 25 nov. 2002.

privilegiados, nos quais a memória encontra as condições ideais para se manter viva e perpetuada.

Um dos objetivos desta dissertação foi o de verificar como se processa a criação destes lugares na cidade, propondo a preservação do Cais Mauá como um lugar de memória. As antigas áreas portuárias, assim como as industriais, quando desativadas na cidade, constituem importante acervo patrimonial que pode e deve se restaurado e revitalizado com vistas à transformação em lugares de memória. Este patrimônio, muitas vezes desprezado, constitui-se efetivamente, desde o momento da suspensão de suas atividades, em um lugar de memória, pelo simples fato de que a cidade, e toda a sua comunidade, deve a estas áreas um importante período da história de seu desenvolvimento econômico. Foram elas que impulsionaram sua economia e levaram à expansão de suas atividades, proporcionando emprego e oportunidades para toda a sua população. Não obstante, as antigas indústrias, muitas vezes, promoviam também a internacionalização dos negócios da cidade, o que de certa maneira trazia benefícios dos mais variados.

Conforme foi visto, a criação dos lugares de memória deve obedecer simultaneamente a três dimensões básicas, mesmo em graus diferentes, que devem sempre coexistir: ser material, simbólico e funcional. Nora demonstra em seus estudos que, para ser reconhecido como lugar de memória, não basta apenas que um espaço material guarde arquivos e objetos importantes do ponto de vista da memória, é necessário também que a imaginação o invista de uma aura simbólica e que se promova a acessibilidade deste espaço para os cidadãos que a ele devem convergir, interagindo com o espaço. Os lugares de memória nascem justamente da combinação destes fatores. Podem ser criados através da construção de novos e modernos espaços projetados para abrigar parte do acervo memorial das cidades. Ou, simplesmente, nascerem em espaços onde, em um outro tempo, as atividades ali desempenhadas não permitiriam a sua instalação. Assim, conforme se pode verificar, muitos lugares da cidade, antes abandonados e esquecidos, renascem, institucionalizados através de ações de requalificação urbana, propiciando as condições necessárias para que eles se estabeleçam como lugares de memória. A existência de um espaço físico com disponibilidade para abrigar novas funções e que transmita, através de sua imagem, um significado especial, justificando sua preservação, são as primeiras condições que devem ser avaliadas para que este

espaço venha a se tornar lugar de memória. Na maior parte das vezes, a procura por estes espaços recai sobre o acervo construído nos centros históricos das cidades, pois são neles que a maior parte das edificações de interesse, com vistas à preservação, estão concentradas.

O Centro Histórico de Porto Alegre concentra uma imensa carga simbólica, por um lado, representativa de toda uma sociedade urbana e de um modo de produção e, por outro, representativa da cristalização físico-espacial resultante da evolução das práticas políticas, sociais e culturais específicas à cidade. O Cais Mauá se destaca, neste sentido, como um importante elemento que é, ao mesmo tempo, representativo de um modo de produção e de práticas político-sociais. Como modo de produção, representa, através de sua organização espacial, uma das principais atividades econômicas, senão a primeira, que impulsionaram o crescimento e o desenvolvimento da cidade. Como prática político-social, representa, através de sua arquitetura, um ideal de espaço almejado dentro de padrões estéticos e funcionais determinados na época de sua construção.

Neste sentido, a extensa área do Cais Mauá, conforme se demonstrou ao longo desta dissertação, apresenta as condições necessárias para se tornar um importante lugar de memória para a cidade de Porto Alegre. Estas características peculiares por si só bastariam para justificar o interesse por esta área tão emblemática. Mas o estudo de sua construção, através do longo período que se passou desde que as primeiras idéias a este respeito foram lançadas, traz à tona mais um importante capítulo da história da cidade. A edificação do Porto de Porto Alegre foi uma das obras mais importantes realizadas na capital no início do século XX. Representou um imenso esforço por parte do governo e de toda a sociedade no sentido da concretização, não só de um desejo de modernização urbana, mas, principalmente, de um modelo eficiente de desenvolvimento econômico para o Estado, viabilizando um intercâmbio mais efetivo com o mercado nacional e internacional. Neste sentido, o conjunto de cais do Porto de Porto Alegre, edificado sobre uma grande área conquistada do Guaíba, faz parte do conjunto de realizações que transformaram a fisionomia da cidade naquele período, rumo aos novos padrões de dinamização, eficiência, higiene e embelezamento, influenciados pelas grandes metrópoles mundiais que exportavam para o mundo novos conceitos de urbanidade.

Uma linha reta, vertiginosamente traçada ao longo da margem noroeste do Guaíba, marca o início do grande aterro que conquistou para a cidade a área necessária para a construção de um moderno porto fluvial, edificado e equipado tendo como base os mais rigorosos padrões vigentes na época. Porto Alegre despertava no alvorecer de um novo século que seria marcado por importantes realizações, para se tornar uma grande metrópole urbana, um centro economicamente e culturalmente ativo.

Conforme se verificou no Capítulo III desta dissertação, a construção do porto, especificamente de sua área central, Cais Mauá, ocorreu embalada por um processo de modernização dos portos nacionais incentivado pelo Governo Federal, através de orientações específicas contidas no Plano de Modernização dos Portos da República. Regionalmente, o Governo Estadual, presidido pelo então governador Borges de Medeiros, preconizava o desenvolvimento das malhas rodoviárias, ferroviárias e fluviais, com o objetivo de facilitar a circulação, a distribuição e o livre comércio do capital dentro de uma filosofia contida na chamada Política de Desenvolvimento Global. Pesados investimentos em infra-estrutura urbana foram realizados, em parceria com o Governo Federal, para readaptar e modernizar as estruturas existentes, estabelecendo novas condições estéticas e de salubridade para os municípios, com vistas ao livre crescimento da indústria e do comércio.

O exemplo dado pelo “países mais adiantados” teve influência determinante no processo de construção do Porto de Porto Alegre. A dependência externa, traduzida em uma verdadeira sintonia com o que acontecia nos quatro cantos do mundo, pode ser constatada através das constantes viagens que integrantes da Comissão das Obras realizavam ao exterior, em busca dos melhores exemplos e das mais modernas técnicas, o que culminou com a contratação de uma firma francesa, com sede em Paris, para o início das obras e de um engenheiro, igualmente francês, Henrique Hausser, para a chefia, por um longo período, da Comissão das Obras do Porto de Porto Alegre.

As grandiosas obras de reformulação imprimidas pelo Barão Haussman em Paris, que a transformaram em um ícone da modernidade, constituíram-se no modelo de desenvolvimento urbano ideal buscado por muitas cidades em todo o mundo e que influenciou, sobremaneira, as capitais brasileiras, a exemplo do Rio de

Janeiro e Porto Alegre. Dentro deste contexto, é natural compreender por que praticamente a totalidade dos equipamentos e estruturas necessárias à construção e ao funcionamento do Porto de Porto Alegre foi importada da capital francesa. É claro que, para além da ideologia da busca por um modelo de cidade cosmopolita, existiu também a contribuição indispensável de um importante elemento agregador: a tecnologia racional das estruturas de aço, da qual a França era uma das detentoras.

Assim, Porto Alegre recebeu, em levadas sucessivas ao longo dos primeiros anos do século XX, uma das últimas grandes estruturas em aço importadas pelo Brasil procedentes daquele país. Ao se referir ao conjunto de armazéns do Cais Mauá, comparando sua representatividade com relação à arquitetura de ferro importada, Geraldo Gomes da Silva menciona:

Estes edifícios restam como testemunhos eloqüentes da criatividade manifestada através de artifícios simples que, afinal, justificavam o mito que se incorporou ao progresso e à ciência. A eficácia comprovada destes sistemas, a durabilidade dos materiais empregados e, em alguns casos, suas excelências estéticas, justificam sua inclusão no rol das mais expressivas conquistas do homem³¹⁹.

Atualmente restam poucos exemplares desta inovadora técnica construtiva que permitiu os grandes vãos livres e a leveza estrutural, e talvez nenhum com a grandiosidade e quantidade de elementos, representado pelo conjunto de armazéns do Cais Mauá. O tombamento federal do Pórtico Central e Armazéns A e B no ano de 1983 atesta também a importância das demais edificações ao longo do cais. Além de compor com os bens já tombados um conjunto homogêneo, os armazéns A1, A2, A3, A4, A5, A6, B1, B2 e B3, apresentam as mesmas características construtivas que justificaram a inclusão dos Armazéns A e B como patrimônio cultural da nação. Esta ação contribuiu, e muito, para salvaguardar a integridade deste conjunto tão representativo da cidade de Porto Alegre. Preservá-lo torna-se fator indispensável não só para a memória da cidade de Porto Alegre como também para a memória de uma nação que pouco valoriza sua história.

³¹⁹ SILVA, Geraldo Gomes da, op. cit., p. 239.

Uma cidade é, entre outras coisas, uma formação didática que narra a partir de sua própria memória. Sem a necessidade de degenerar para uma excessiva exibição do passado, a cidade dos novos tempos precisa mesclar arquitetonicamente os sucessos das intervenções sofridas no passado, as quais a destruíram e a construíram muitas vezes, com as experimentadas no presente. Todo e qualquer processo de transformação urbana que almeje bons resultados futuros deve sempre levar em consideração os experimentados no passado. A imagem da cidade é fruto destas experiências, e, portanto, nenhuma delas deve ficar esquecida. A memória deve perdurar sempre.

Cientes da importância da preservação de seus referenciais e estimulados pelos muitos exemplos que aportam por aqui vindos de todas as partes do mundo, o poder público e também, de um modo geral, os cidadãos orientam-se no sentido de lançar programas e concursos que visem, através da parceria com outras entidades e também com a iniciativa privada, revitalizar áreas urbanas degradadas que representam parte da história e da memória da cidade. É o que tem acontecido cada vez com maior frequência em Porto Alegre. As idéias e utopias de uma cidade melhor, comprometida com o seu patrimônio, são muitas, mas, apesar disso, a revitalização do Centro Histórico da cidade ainda não engrenou. Poucas e tímidas foram as ações da Prefeitura Municipal que se ocuparam de tal tarefa. Foi preciso um programa federal, no caso o Monumenta, que agraciou a cidade com um consistente plano de ação em defesa da proteção e revitalização do patrimônio histórico, para que houvesse um despertar de que é preciso um envolvimento global de ações que envolvam a comunidade e os poderes público e privado, para que um processo de intervenção urbana com estas características obtenha êxito.

Os exemplos de revitalizações urbanas promovidas em áreas portuárias centrais e em diferentes cidades do mundo, citados no Capítulo IV desta dissertação, trouxeram como resultado a qualificação imediata de todo o entorno urbano. Estas intervenções foram fruto de uma parceria bem sucedida entre os diferentes setores econômicos e sociais daquelas sociedades, o que leva à conclusão de que, assim como a cidade, que nada mais é do que o resultado de múltiplas operações coletivas, precisou da união de toda uma comunidade para se tornar realidade, também as intervenções em seu tecido necessitam desta unidade para fortalecer e respaldar as ações urbanas. A cidade e seu patrimônio pertencem

a todos os habitantes que nela vivem, cabe, portanto, também a todos zelar, opinar, propor e agir, unindo forças e vontade, para que a cidade se renove e permita que a memória coletiva continue viva e presente no dia-a-dia de todos os cidadãos. Somente assim ela poderá continuar sendo perpetuada aos descendentes como forma de garantir a continuidade de uma identidade.

Os diversos concursos públicos de arquitetura e urbanismo que foram promovidos pelo poder público, com o intuito de revitalizar a área do Cais Mauá e seu entorno imediato, apresentaram muitas soluções interessantes, mas que nunca encontraram condições politicamente favoráveis para que fossem efetivamente implantadas. Por outro lado, a extensa cortina de concreto que separa fisicamente o Cais Mauá da malha urbana central, conforme foi visto no Capítulo IV desta dissertação, constitui-se em uma barreira de difícil transposição tendo em vista a reincorporação plena desta área ao convívio dos cidadãos. Acredita-se, porém, que, apesar da aparente dificuldade, a revitalização do Cais Mauá possa vir a ocorrer obtendo os mesmos êxitos, independentemente da polêmica questão que cerca a possível destruição do Muro da Mauá.

A análise dos elementos compositivos e estruturais que conformam o Cais Mauá, discutida no Capítulo V desta dissertação, revelou ser bastante crítico o estado de conservação dos armazéns e demais construções do conjunto originalmente edificado. A manutenção e a preservação dos mesmos se tornam imprescindíveis para que o local não sofra com a descaracterização, prática muitas vezes comum em projetos de revitalização urbana mal gerenciados. A imagem do Cais Mauá, formada basicamente pelo conjunto de armazéns metálicos e edificações originais que se encontram assentados sobre um aterro de gravidade primorosamente executado em cantaria de pedras graníticas, precisa ser preservada em sua forma mais característica e original possível, para que o local continue a manter, em um possível processo de revitalização e reintegração com a cidade, a mesma configuração que tanto o caracteriza. O cuidado com a recuperação dos elementos estruturais originais e a observância da manutenção dos equipamentos característicos que complementam o ambiente portuário devem balizar, como pressupostos básicos, as ações de intervenção no local propostas por um projeto que pretenda ser comprometido com a história e a memória do Porto de Porto Alegre. Desta forma, o Cais Mauá terá, para sempre, a sua imagem preservada, um

dos elementos indispensáveis para que seja efetivada sua condição de Lugar de Memória.

Ao se analisar e confrontar as informações obtidas através da pesquisa documental realizada para o desenvolvimento do estudo proposto por esta dissertação, chega-se à conclusão de que vale a pena sim investir na preservação do Cais Mauá como Lugar de Memória, pois a sua revitalização contribuirá não apenas para a preservação de um importante patrimônio edificado, mas também para engendrar um processo de transformação urbana que certamente abrangerá toda a área do Centro Histórico de Porto Alegre. Conforme foi visto ao longo do Capítulo IV, processos semelhantes têm obtido inegáveis êxitos na requalificação de áreas degradadas nos centros urbanos. Enquanto o abandono e a degradação do patrimônio contribuem para a geração de uma força centrífuga, que gradualmente afasta interesses e oportunidades, o processo de revitalização gera um movimento totalmente oposto, atraindo para o seu entorno, através de uma força centrípeta, fatores agregadores para uma nova qualificação urbana.

Sem dúvida alguma, o Cais Mauá, recentemente renomeado de Porto dos Casais, já faz parte da memória coletiva da comunidade porto-alegrense constituindo-se, portanto, em um Lugar de Memória dos mais importantes para a cidade de Porto Alegre. A definição de seu futuro, porém, ainda é uma incógnita.

Atualmente o Porto dos Casais passa por um período de transição. Todas as atividades portuárias remanescentes estão sendo transferidas para o Cais Navegantes e Marcílio Dias, que deverão receber pesados investimentos em infraestrutura para desempenhar, por um longo período ainda, esta tão tradicional atividade que desde muito cedo vem sendo desenvolvida na capital. A partir do momento em que todas as atividades estiverem sido transferidas, a área do Porto dos Casais estará liberada e disponível para que a população da cidade, juntamente com o poder público e a iniciativa privada, decidam o seu futuro.

Espera-se que ocorra, a partir deste momento, assim como já vem ocorrendo há muito tempo, impulsionado pela promoção de variados e importantes eventos, a retomada ao convívio da população de todas as suas dependências e espaços à beira do Guaíba. Desta forma serão geradas as condições ideais para

que o Porto dos Casais se torne efetivamente um Lugar de Memória para a cidade de Porto Alegre. Desta forma, no futuro, a beleza de suas edificações e de sua paisagem estará para sempre preservada e viva na memória de todos os cidadãos porto-alegrenses.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Augusto. ***O Porto de Porto Alegre na Evolução Urbana e no Imaginário da Cidade***. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, GEDURB, 2000. Relatório de Pesquisa.

AS GRANDES Enchentes de Porto Alegre. ***Correio do Povo***. Porto Alegre, 17 set. 1983. Caderno Letras e Livros.

ARGENTINA, Corporación Antiguo Puerto Madero. ***Site oficial do Complexo Puerto Madero da cidade de Buenos Aires***. Disponível em: <http://www.puertomadero.com>. Acesso em: 13 dez. 2002.

ARNHEIM, Rudolf. ***A dinâmica da forma arquitetônica***. Lisboa: Editorial Presença, 1988.

AYMONIMO, Carlo. ***El Significado de las Ciudades***. Madrid: H. Blume Ediciones, 1981.

BATISTA, Jane Beatriz (ed.). Ciências & Letras, n. 27. ***Educação e Patrimônio Histórico-Cultural***. Porto Alegre: Faculdade Porto-Alegrense de Educação, Ciências e Letras – FAPA, 1979.

BAUDELAIRE, Charles. **As Flores do Mal**. 7.ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

BAZCKO, Bronislaw. A Imaginação Social. In: **Einaudi Anthropos**, 1986.

BOLLE, Willi. **Fisiognomia da Metrópole Moderna – Representação da História em Walter Benjamin**. São Paulo: Edusp, FAPESP, 1990.

BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. **Ofício n. 088 de 8 de agosto de 1983**. Comunica o tombamento definitivo de próprio nacional Pórtico Central e Armazéns do Cais do Porto de Porto Alegre. Rio de Janeiro: MEC / SPHAN, 1993.

BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. **Ofício n. 042/81 de 11 de março de 1981**. Encaminha ao Secretário-Geral da SPHAN, a documentação referente ao Pórtico Central e Armazéns A e B do Porto de Porto Alegre, submetendo à sua consideração, o pedido de tombamento do referido conjunto arquitetônico. Porto Alegre: MEC / SPHAN, 1981.

BRASIL. Ministério da Cultura, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Bens Móveis e Imóveis Inscritos nos Livros do Tombo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Rio de Janeiro: IPHAN, 1994.

BRASIL. Ministério da Cultura. **Portaria n. 10 de 15 de janeiro de 2002**. Homologa o tombamento dos sítios históricos da Praça da Matriz e da Praça da Alfândega, na cidade de Porto Alegre. Brasília: 2002.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil: Redes Urbanas Regionais: Sul**. IPEA, IBGE, UNICAMP / IE / NESUR, IPARDES. Brasília: IPEA, 2000.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Anuário Estatístico dos Transportes**. Brasília: GEIPOT, 2000.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Programa de Revitalização de Áreas Portuárias - REVAP**. Brasília: GEIPOT, 1994.

CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CARSALADE, Flávio de Lemos. Patrimônio Histórico. Sustentabilidade e sustentação. In: **Arquitextos – Periódico mensal de textos de arquitetura**. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/bases/texto080.asp.html> Acesso em: 25 nov. 2002.

CARTA DE VENEZA. **Carta Internacional sobre a Conservação e a Restauração dos Monumentos e Sítios. IIº Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos**. Veneza: ICOMOS – Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios, 1964.

CASTELLS, Manuel. **Problemas de investigação em sociologia urbana**. Lisboa: Editorial Presença, 1979.

COMISSÃO MUNDIAL SOBRE O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO (CMMAD). **Nosso Futuro Comum**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1988.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE PORTO ALEGRE. **Resolução n. 009 de 16 de agosto de 2000**. Aprova o Plano de Zoneamento e Desenvolvimento para o Porto de Porto Alegre apresentado pela Diretoria de Portos do Porto de Porto Alegre, da Superintendência de Portos e Hidrovias. Porto Alegre, CAP, 2000.

COSTA, Cacilda Teixeira da. **O Sonho e a Técnica: a arquitetura de ferro no Brasil**. São Paulo: Ed. USP, 1994.

CUNHA, Maria Clementina Pereira (org.). **O Direito à Memória: Patrimônio Histórico e Cidadania**. São Paulo: DPH / SMC, 1991.

DEL RIO, Vicente. **Desenho Urbano e Revitalização na área portuária do Rio de Janeiro. A contribuição do Estudo da Percepção Ambiental**. São Paulo: USP, 1991. Tese de Doutorado, Faculdade Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1991.

DEL RIO, Vicente. Em busca do tempo perdido. O Renascimento dos centros urbanos (1). In: **Arquitextos – Periódico mensal de textos de arquitetura**. Disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/bases/texto028.asp.html> Acesso em: 25 nov. 2002.

DEL RIO, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos (1).In: **Arquitextos – Periódico mensal de textos de arquitetura**. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/bases/texto091.asp.html> Acesso em: 25 nov. 2002.

FERRARA, Lucrecia D'Alessio. **Os Significados Urbanos**. São Paulo: Ed. USP, FAPESP, 2000.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário AURÉLIO da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1996.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ / IPHAN, 1997.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre: Guia Histórico**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1998.

GIOVANAZ, Marlize. **Lugares de História: a preservação patrimonial na cidade de Porto Alegre (1960-1979)**. Porto Alegre: UFRGS, 1999. Dissertação de Mestrado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1999.

GOMES, J. J. **Arquipélago, As Ilhas de Porto Alegre**. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1995.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **A Retórica da Perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil**. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ / IPHAN, 1996.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Bases do Concurso Público de Arquitetura para o Cais Mauá do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre: Secretaria de Estado dos Transportes / IAB/RS, 1996.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.

HARVEY, David. **Condição Pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1994.

INAUGURADO o primeiro trecho de Cais do Porto de Porto Alegre. **A Manhã**. Porto Alegre, 20 de jul. 1921.

INTENDÊNCIA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Relatório do Projeto de Melhoramentos e orçamentos apresentado ao Intendente Municipal Dr. José Montauray de Aguiar Leitão pelo engenheiro arquiteto João Moreira Maciel da Comissão de Melhoramentos e Embelezamento da capital: 1914**. Porto Alegre: Oficinas Graphics d' "A Federação", 1927.

KERN, Arno Alvarez et al. **Rio Grande do Sul. Continente múltiplo**. Porto Alegre: Riocell / Mapron, 1993.

LEME, Maria Cristina S. (coord.). **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, FAU / USP, FUPAM, 1999.

MACEDO, Francisco Riopardense. **História de Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1999.

MACEDO, Francisco Riopardense. **Porto Alegre, História e Vida da Cidade**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1973.

MACHADO, Andréa Soler. **A Borda do Rio – PoA. Arquiteturas imaginárias: suporte para a construção de um passado**. Porto Alegre: UFRGS, 2003. Tese de Doutorado, Curso de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2003.

MANIFESTO da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul. **Estudo sobre o sistema de proteção contra enchentes**. Porto Alegre: s.ed., 1991.

MARTINI, Maria Luiza. **Corredor Cultural - Rua da Praia**. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1997.

MARTONELL, Josep. La Nova Icària. In: **Arquitectura**, Madrid, n. 289, p. 29-32, oct. 1991.

MASSUH, Laila. Reciclagem chega ao Porto. In: **AU - Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, n. 54, p.86-96, jun-jul. 1994

MEIRA, Ana Lúcia Goelzer. **O Passado no Futuro da Cidade – Políticas Públicas e Participação dos Cidadãos na Preservação do Patrimônio Cultural de Porto Alegre nas décadas de 70 a 90**. Porto Alegre: UFRGS, 2001. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2001.

MENEGAT, Rualdo; JAEGER, Maria Luiza; CARRARO, Clóvis Carlos et al. **Atlas Ambiental de Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1998.

MOURA, Éride. Recife resgata área no cais e converte armazém em terminal marítimo turístico. **Projeto / Design**, São Paulo, n 248, p. 60-62, out. 2000.

NORA, Pierre. Entre Memória e História. In: **Projeto História, n. 10. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC / SP**. São Paulo: PUC, 1993.

OLIVEIRA, Clóvis Silveira de. **Porto Alegre. A cidade e sua formação**. 2.ed. Porto Alegre: Editora Gráfica Metrôpole S. A., 1994.

PANIZZI, Wrana M.; ROVATTI, João F. (orgs). **Estudos Urbanos – Porto Alegre e seu Planejamento**. Porto Alegre: Ed. UFRGS / Prefeitura Municipal, 1993.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O Imaginário da Cidade: Visões Literárias do Urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1999.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. In: **Estudos Históricos, n. 16**. São Paulo: Educ / PUC, 1995.

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, n. 4**. Belo Horizonte: PUC / MG, 1996.

PÓRTICO e armazéns do Porto, tombados. **Zero Hora**. Porto Alegre, 12 jan. 1983.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Boletim Municipal**. Ano III, n. 8, v. 4. Porto Alegre: Diretoria Geral do Expediente da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1941.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Cronologia das obras do porto de Porto Alegre. In: **Projeto: Atrás daquele muro existe um porto**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal / SMC / ASSESPE, 1993.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Instrução para o Tombamento dos conjuntos urbanos da Praça da Matriz e da Praça da Alfândega**. Porto Alegre: SMC / EPHAC / IPHAN, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Lei Complementar n. 434 de 1º de dezembro de 1999 - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA)**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Plano Diretor de Porto Alegre 1954-1964**. Porto Alegre: PMPA, 1964.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA)**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Tombamento dos Armazéns e Edifício Sede do DEPRC no Cais Mauá – Porto Alegre – RS**. Porto Alegre: PMPA, 1996.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Unidade Executora do Projeto. **Programa Monumenta: Folder de Divulgação**. Porto Alegre: PMPA, 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Unidade Executora do Projeto. **Programa Monumenta: Plano de Ação Social para o Centro Histórico de Porto Alegre**. Porto Alegre: PMPA, 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Projeto Cais do Porto**. Porto Alegre: Secretaria do Planejamento Municipal, Prefeitura Municipal, 1988.

RAUBER, Vicente José. ***Prevenir é o melhor remédio: sistema de proteção contra inundações e alagamentos de Porto Alegre***. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1992.

RHODEN, Luiz Fernando. ***Projeto de Inventário do Patrimônio Cultural do Rio Grande do Sul. Porto Alegre***: IPHAN / 12° SR, 1994.

RIGATTI, Décio (org.). ***Anais do VIII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR***. CD Rom. Porto Alegre: PROPUR / UFRGS / FEE, 1999.

RIO GRANDE DO SUL (Estado). ***Decreto n. 36.873 de 23 de agosto de 1996***. Denomina de Porto dos Casais trecho da área do Cais do Porto de Porto Alegre. Diário Oficial, Porto Alegre, 26 ago. 1996.

ROLNIK, Raquel. ***O que é a Cidade***. 2.ed. São Paulo: Brasiliense, 1988.

ROSSI, Aldo. ***A Arquitetura da Cidade***. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

SEBBEN, Maria da Graça. ***Revitalização de Áreas Urbanas. Um Estudo de Caso: a rua Voluntários da Pátria***. Porto Alegre: UFRGS, 1999. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1999.

SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS, Departamento de Portos, Rios e Canais. ***Relatório da Divisão de Viação Fluvial***. Porto Alegre: Oficinas Graphics d' "A Federação", 1895, 1897, 1900, 1904, 1908, 1909, 1914, 1915, 1917, 1920, 1921, 1922, 1924.

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Projeto "Atrás daquele muro existe um porto". ***Cronologia das Obras do Porto de Porto Alegre***. Porto Alegre: ASSESPE, 1993.

SILVA, Geraldo Gomes da. ***Arquitetura do ferro no Brasil***. São Paulo: Nobel, 1986.

SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe; LLOVERA, Joan A. ***A Cidade e seu Porto – dinâmicas metropolitanas e políticas públicas em Porto Alegre***. Rio de Janeiro: LABTeC do CFCH / UFRJ, 2000.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.

SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: Ed. Universidade / UFRGS, 1997.

SPALDING, Walter. **Pequena História de Porto Alegre**. Porto Alegre: Sulina, 1967.

TOLEDO, Benedito Lima de. Patrimônio cultural, formação profissional e reconversão. **AU - Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, n. 44, p. 93-94, out-nov. 1992.

UFRGS, PMPA, INPE. **Atlas Ambiental de Porto Alegre**, 1998. (Com base em dados da FEE e do IBGE).

URBINATI, Aldo. Antigos galpões portuários, reciclados, transformam-se em espaço cultural. **Projeto / Design**, São Paulo, n 248, p. 66-70, out. 2000.

VILLÀ, Joan. Saudades das Utopias. In: **AU - Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, n. 41, p. 68-77, abr-mai. 1992.

ANEXO A - IMÓVEIS TOMBADOS JUNTO AO CAIS MAUÁ



ANEXO B - ANÁLISE DO CAIS MAUÁ

