



Do Navegantes ao Gasômetro: Estratégias internacionais para o projeto de revitalização do Cais Mauá de Porto Alegre

Autores:

Maria Rita Ferreira Soares - UFSC - mariaritasoares@gmail.com

Edgar Belmeni Steffens - UniRitter - edgar,steffens@gmail.com

Geisa Bugs - UniRitter - geisabugs@gmail.com

Resumo:

Este artigo busca estabelecer uma comparação do modelo de grandes projetos urbanos contemporâneos internacionais recentes para áreas portuárias desativadas. Tem como foco de análise o Cais Mauá, em Porto Alegre, compreendido entre o bairro Navegantes e a Usina do Gasômetro. A pesquisa foi realizada a partir de revisão bibliográfica e da consulta de documentos, bem como da análise de projetos de mesma envergadura realizados em importantes capitais do mundo globalizado. O artigo busca compreender as estratégias de intervenção no espaço urbano geradas a partir de um GPU elaborado nos moldes dos grandes empreendimentos internacionais, relacionando-as com a produção de novos espaços, com as dinâmicas de produção do capital na cidade contemporânea, e com a construção do tipo de imagem desejado para a cidade. Os resultados, entre outros, apontam para estratégias genéricas de cunho mercantilista, para condições locais estabelecidas ao longo dos anos.

Do Navegantes ao Gasômetro:

Estratégias internacionais para o projeto de revitalização do Cais Mauá de Porto Alegre

INTRODUÇÃO

A dinâmica da vida cotidiana e a velocidade das relações tem facilitado o apagamento da memória da coletividade e estabelecem, como consequência, o enfraquecimento das relações com o espaço como lugar de apropriação pública (MORAES, 2014). Ao mesmo tempo, as cidades se estruturam a partir de interesses especulativos pautados na produção do espaço através da implantação de grandes projetos estratégicos (OLIVEIRA, 2016). Fundamentais para a dinâmica da vida nas cidades, os espaços públicos são locais de encontros e é a qualidade e a acessibilidade dessas parcelas da cidade que irão determinar o uso que as pessoas farão deles, tornando-se atrativos, demonstrando diversidade de usos e inspirando segurança.

Nesse sentido, o projeto urbano pode ser entendido como uma ferramenta de requalificação do espaço, capaz de produzir resultado transformador no território (FONSECA, 2017). Ainda segundo a autora, os efeitos que a implantação de um projeto urbano pode produzir não estão diretamente relacionados à sua escala de intervenção ou a um programa complexo, mas sim às intervenções desenhadas que, se construídas, serão capazes de modificar a paisagem desde um contexto local até a transformação dos espaços urbanos que lhe são imediatos.

Intervenções atuais, de acordo com Moraes (2014), sugerem estratégias que mesclam fatores culturais e de lazer associados a atrativos comerciais. Para tanto, a revitalização social dentro dos projetos de reabilitação urbana em áreas centrais da cidade torna-se imprescindível e possível de ser alcançada a partir de ações combinadas que integrem comércio varejista, empresas imobiliárias, agenciadores culturais e poder público.

É nesse cenário que se inserem as áreas portuárias centrais das grandes cidades, e a importância de sua requalificação e reutilização. Tem-se como premissa que, em seu processo de revitalização, intervenções pontuais de qualidade somadas a um planejamento estratégico assumem papel fundamental na geração de impactos positivos em seu entorno e, como consequência, a cidade como um todo se beneficia (DEL RIO, 2001).

Em geral, os planos de revitalização são ancorados por várias estratégias com ações concomitantes, como projetos culturais e de desenvolvimento econômico. Estratégias essas que valorizam questões estéticas e históricas, como pela preservação de monumentos arquitetônicos, a ressignificação de edifícios históricos e sua transformação de usos - ou ainda com sua atenção focada na criação de museus - caráter esse que estabelece à intervenção, a constituição de um produto imagético acompanhado de produtos e serviços

de cunho comercial (MORAES, 2014). Esse arranjo usualmente se dá a partir de cooperação público-privada, que, somado a isenções tributárias, à implantação de normativas específicas, e à deficiência de exigências nas regulamentações urbanas, estabelecem, de acordo com Fonseca (2017), a abordagem do planejamento urbano no Brasil.

O caso de Porto Alegre não é diferente. O planejamento urbano do município possui grande destaque ao longo da história, com exemplos que vão desde ser a primeira capital do país a ter um Plano Diretor, através da organização de um “Plano Geral de Melhoramentos” (1914), ao pioneirismo na experiência do orçamento participativo (1989) (KLEIN, 2013). Recentemente, surgiram estratégias de desenvolvimento urbano, regidos pelo Estado juntamente com o setor privado, pautados em Grandes Projetos Urbanos (GPU’s), necessários para viabilizar obras para a agenda da Copa do Mundo de 2014. Dentre eles, a revitalização do primeiro cais ativo na cidade, o Cais Mauá (OLIVEIRA, 2016).

Imagem 01 - Situação atual do primeiro cais ativo na cidade, o Cais Mauá



Fonte: Klein (2013)

Dado este contexto, o artigo busca compreender as estratégias de intervenção no espaço urbano geradas a partir de um GPU elaborado nos moldes dos grandes empreendimentos internacionais: a Revitalização do Cais Mauá de Porto Alegre, no trecho compreendido entre o Cais Navegantes e a Usina do Gasômetro, relacionando-as com a produção de novos espaços, com as dinâmicas de produção do capital na cidade contemporânea, e com a construção do tipo de imagem desejado para a cidade.

A escolha desse GPU como objeto de estudo se justifica pelo fato de que a Revitalização do Cais Mauá simboliza uma oportunidade de desenvolvimento econômico, cultural e turístico, além da memória afetiva que esse conhecido cartão postal da cidade estabelece com os seus cidadãos. Com grande representatividade para a cidade e a região, possibilita uma vista privilegiada ao pôr-do-sol no Rio Guaíba, e até recentemente abrigava atividades públicas culturais efêmeras, como a Bienal do Mercosul e a Feira do Livro, além de atividades permanentes no espaço público. Visando melhor aproveitamento de suas potencialidades, a Revitalização do Cais Mauá é um projeto que iniciou em 1991, passando por muitas administrações do estado e do município, com novos estudos a cada administração. Pela relevância do lugar e o caráter de luta que essa intervenção absorveu ao longo do tempo, a atual proposta teve grande repercussão na sociedade civil, entendida como um modelo autoritário de renovação urbana, marcada principalmente pela falta de

diálogo e transparência, o descaso com a memória e o patrimônio da cidade e o desrespeito ao meio ambiente (OLIVEIRA, 2016).

A pesquisa foi realizada a partir de revisão bibliográfica e da consulta de documentos.

Argumenta-se que a proposta em trânsito para a Revitalização do Cais Mauá tem como foco o projeto pensado como elemento estratégico na cidade. Parte-se do princípio de que os GPUs, uma maneira recorrente de revitalização de áreas centrais ribeirinhas, incluindo o caso de Porto Alegre, são elaborados com soluções padrões que se repetem por importantes capitais do mundo globalizado, pautadas em estratégias genéricas de cunho mercantilista, para condições locais estabelecidas ao longo dos anos.

O texto inicia com uma consideração conceitual sobre a produção do espaço público a partir da implantação de GPUs, descreve as estratégias utilizadas para a elaboração do Projeto de Revitalização do Cais Mauá em Porto Alegre, apresenta e analisa projetos de caráter semelhante implantados no Brasil, caso de Belém, e em outras cidades do mundo, casos de Lisboa em Portugal e Vancouver no Canadá, para então compará-los com a proposta local, e, finalmente, tecer as considerações finais.

GRANDES PROJETOS URBANOS E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM ÁREAS PORTUÁRIAS

Cidades do mundo inteiro vivenciaram, a partir da Revolução Industrial, a resignificação dos espaços-tempo na constituição de cidades. Com o surgimento da máquina a vapor e a ampliação da malha ferroviária, novas possibilidades de comunicação e deslocamento foram criadas, viabilizando o comércio de forma descentralizada, gerando assim novos parâmetros econômicos e sociais, a consequente expansão horizontal das cidades e, futuramente, colaborando para o esvaziamento das áreas centrais tradicionais e acentuando seus problemas (MORAES, 2014).

Outro fator importante, resultante da II Guerra Mundial, foi a mudança de escala produtiva e de consumo massificado, impulsionados pelo crescimento econômico de matriz fordista. Segundo Del Rio (2001, p. única), essa produção não se restringiu apenas a relações capitalistas e fenômenos tecnológicos e culturais, mas também refletiu na lógica de produção do espaço das cidades, com propostas de renovação que “substituíram a riqueza físico-espacial e a pluralidade sócio-cultural das áreas centrais tradicionais (...), com ambientes frios, monofuncionais e simplistas, e uma arquitetura distanciada de lastros históricos e dos valores da população”.

O simbolismo das áreas centrais, sua acessibilidade e o seu potencial como patrimônio da cidade ganham espaço e retomam as atenções a partir do esgotamento do modelo econômico fordista, da crise do petróleo, e dos limites de expansão das cidades. Esses fenômenos, acompanhados pela emergência do mundo globalizado, permitem a consolidação de um contexto propício ao renascimento dos centros das grandes metrópoles, a partir da reutilização e recuperação das arquiteturas das áreas centrais, bem como da sua valorização cultural (DEL RIO, 2001).

Não apenas as áreas centrais, mas zonas portuárias com diferentes graus de centralidade também experimentaram as consequências das mudanças nos sistemas de transporte a partir da consolidação automobilística, que transferiu para as rodovias o deslocamento e abastecimento antes vinculado ao transporte marítimo. Esses espaços, agora obsoletos, constituem potencial latente, tanto econômico quanto urbanístico, de utilização para outras funções. Permitem, desde a valorização das áreas marginais, o contato (mesmo que muitas vezes apenas visual) com a água, possuem extensão e dimensões, além de conectividade com as demais parcelas da cidade, de maneira a alavancar o desenvolvimento urbano através da constituição de uma mescla de usos comerciais, de lazer e turísticos (DEL RIO, 2001).

É nesse panorama que as áreas portuárias são exploradas mundo afora, mesclando estratégias de cunho cultural e turístico alinhavados com o dinamismo de compras e serviços, alavancando o planejamento estratégico das cidades e apresentando-se, assim, como justificativa para a necessidade de renovação. Explorando sua centralidade e acessibilidade, os estabelece como dotados de capacidade para receber a instalação e proposição de feiras internacionais, exposições culturais e eventos esportivos, dentre outros (DEL RIO, 2001).

AMPLIANDO O DEBATE SOBRE O CAIS MAUÁ EM PORTO ALEGRE: AS ESTRATÉGIAS PARA O TRECHO DA ORLA DO NAVEGANTES AO GASÔMETRO

As experiências mundiais bem sucedidas apontam alguns aspectos fundamentais nos processos de revitalização de áreas centrais e portuárias, a partir de estratégias que possuam capacidade de gerar impactos positivos e crescentes e que assumem papel essencial na constituição do lugar e na sustentação do processo como um todo (DEL RIO, 2001).

Em geral, as estratégias projetuais evidenciam padrões recorrentes, tais como: grandes centros de eventos, extensas áreas de varejo, aumento da conectividade das áreas revitalizadas através de novos arruamentos e diversidade no transporte público. Como visto, as antigas áreas portuárias, que ao longo dos séculos assumiram papéis de lugares centrais das metrópoles, voltam a assumir caráter estratégico no desenvolvimento da cidade a partir de sua revitalização, assim como acontece no caso de Porto Alegre.

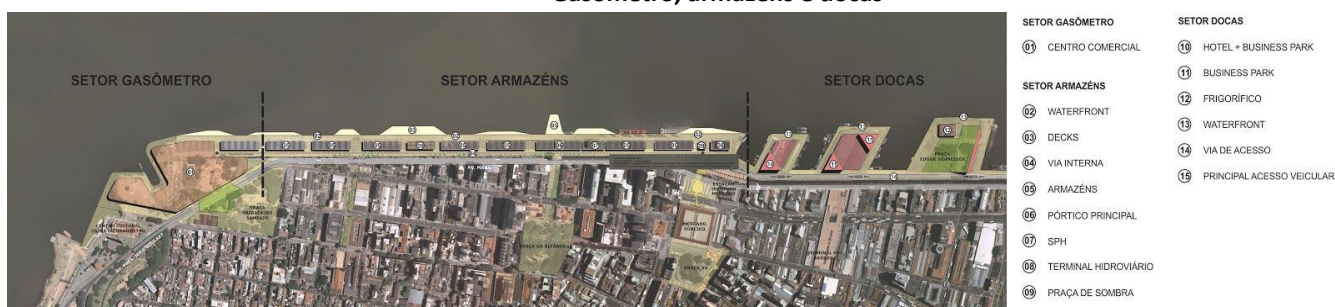
O Cais Mauá de Porto Alegre teve, durante os anos de 1991 e 2004, diferentes projetos elaborados com o intuito de resgatar a relevância e dinamismo deste que foi, desde 1922, o primeiro cais ativo da cidade. Em decorrência das diversas trocas de governo ocorridas nesse período, nenhuma das propostas recebeu andamento. Mais recentemente, em 2007, a iniciativa privada é convidada, através de manifestação de interesse, a apresentar projetos para a referida área (FONSECA, 2017). Participaram três concorrentes e no ano de 2008 foi anunciado o consórcio vencedor, denominado Equipe Porto Alegre, liderado pela M Stortti Business Consulting Group,

que apresentou, através de parceria público-privada (PPP), um plano de negócios capaz de nortear a licitação das obras de revitalização do referido cais (KLEIN, 2013).

De acordo com documentos oficiais, esse plano, cuja estimativa inicial de investimento é cerca de 426 milhões, prevê: (1) reforma dos armazéns, substituindo as paredes de alvenaria por vidro, para implantação de lojas, bares e restaurantes, possibilitando visuais para o Guaíba; (2) duas torres comerciais para escritórios na região localizada próximo a rodoviária; (3) hotel de luxo com 300 apartamentos, um shopping com cerca de 13 mil m², um centro de convenções para mil pessoas, museu, e terminal Hidroviário na parcela localizada ao lado da Usina do Gasômetro; (4) trem elétrico ligando todo o complexo; (5) um estacionamento em cada extremidade da intervenção. Ainda, uma última diretriz dá conta de uma questão polêmica para os porto-alegrenses: a manutenção do muro de contenção construído na década de 70, paralelo à costa, como isolamento e solução para conter a entrada de águas do Guaíba em épocas de grandes cheias, e que separa o rio da cidade e vice-versa, propondo redução da altura do muro de três metros para um metro e cinquenta centímetros (KLEIN, 2013).

Do ponto de vista das competências legais, o projeto é de responsabilidade do Estado do Rio Grande do Sul que, através de processo licitatório realizado no ano de 2010, participou do empreendimento pela cedência do desenvolvimento comercial do Cais Mauá para a iniciativa privada. Ao município, por sua vez, cabe o processo de regulamentação do uso do solo, definindo as regras de ocupação, do ponto de vista das atividades, dos índices construtivos, volumetria e relações com os conjuntos protegidos pelo Patrimônio Histórico do entorno. Desta maneira, o processo inicia com a aprovação da Lei Municipal 638/2010, que define o regime urbanístico específico, dividindo a área em três setores distintos (imagem 2): Setor Gasômetro, Setor Armazéns e Setor Docas (KLEIN, 2013).

Imagem 2 - A proposta de implantação do Cais Mauá de Porto Alegre e a divisão da área em três setores: Gasômetro, armazéns e docas

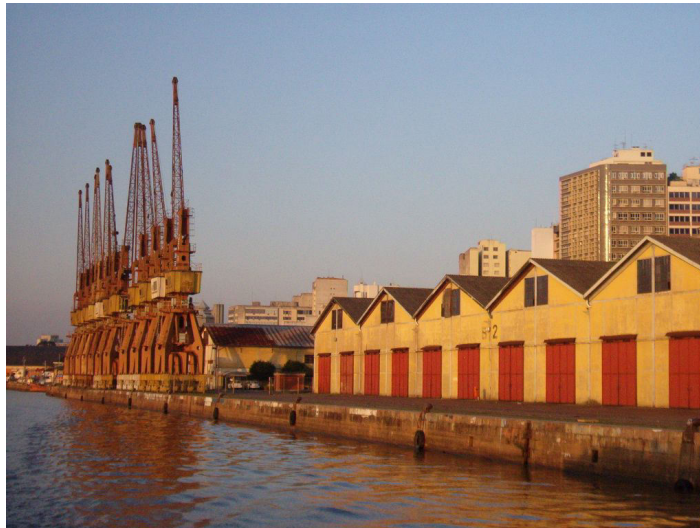


Fonte: HELM (2011)

Idealizado em parceria entre o escritório espanhol b720 Fermím Vázquez e Arquitectos e o escritório nacional Jaime Lerner Arquitectos Associados, a parcela de maior relevância da intervenção é o Setor Armazéns, que contempla a revitalização dos antigos galpões construídos na década de 1920, protegidos pela Equipe do Patrimônio Histórico e Cultural (EPAHC), instituição vinculada à Prefeitura Municipal de Porto Alegre e responsável pela preservação do patrimônio cultural (PORTO ALEGRE, 2013), assim como o pórtico central tombado pelo IPHAN (BRASIL, 2018).

A imagem icônica dos telhados inclinados dos galpões repete-se regularmente ao longo de mais de 1 km. A refuncionalização das edificações existentes mesclam tanto usos públicos como privados, abrangendo comércio, uso administrativo e equipamentos. Tem como foco o restauro e preservação das edificações protegidas pelo patrimônio (imagem 3). O espaço exterior, por sua vez, se estenderia em direção ao rio por meio de um novo desenho de borda e abriga atividades ao ar livre (HELM, 2011).

Imagem 3 - Os galpões com telhados inclinados, imagem icônica para a cidade de Porto Alegre



Fonte: ORTÁCIO (2015)

Às extremidades desse setor central são incorporados dois setores, denominados de âncora, justificados, pelo arranjo do empreendimento, para garantir sustentabilidade ao complexo. O primeiro, denominado Setor Gasômetro, incorpora ao projeto o edifício que abrigava uma antiga usina de energia, a Usina do Gasômetro. Tem como premissa a conversão do íterim entre Usina e galpões em um espaço polivalente de caráter cultural público, onde prevalecerão atividades comerciais e de lazer. É considerada uma área de renovação, pois admite novas construções, limitadas em altura pela proximidade com a Usina do Gasômetro. Além de espaços edificados, a área assume papel de suprir o déficit de estacionamentos na região central e abrigará uma grande área para tal, justificada pela manutenção da zona de pedestres e transporte público ao longo da intervenção (HELM, 2011).

O terceiro e último setor, denominado Docas, busca a reconversão de antigos espaços em desuso em uma área com novos prédios voltados para negócios e lazer, também vocacionado a novas construções. Dessa maneira, prevê a inclusão de três edifícios de grande altura comportando hotel e escritórios. Nessa área encontra-se um edifício histórico, denominado Frigorífico, que com sua recuperação abrigará espaços comerciais e para eventos. As diretrizes formais para os edifícios seguem a geometria das docas existentes, gerando edifícios de plantas triangulares, com imagem pouco convencional, incorporando variações de altura que sustentam 50, 80 e 100 metros (imagem 4) (HELM, 2011).

Imagem 4 - A proposta de intervenção do Cais Mauá de Porto Alegre. Observa-se, na parte direita inferior a Usina do Gasômetro, edifício histórico. A partir daí, o Setor Gasômetro, Setor Armazéns e Setor Docas, com os edifícios em altura, respectivamente



Fonte: HELM (2011)

Como diretrizes gerais, que perpassam todos os setores, são propostas algumas medidas que visam assegurar a preservação das características originais do Cais, como por exemplo a manutenção do calçamento existente e dos trilhos ferroviários dos antigos bondes que por ali transitavam, além da implantação de ciclovias e passeios que conectam toda a extensão de intervenção (KLEIN, 2013).

No que tange a questões estruturais e de gestão do processo, em 2010 foi lançado edital de concorrência para encaminhamento de propostas para execução das obras do Cais Mauá, tendo vencido o Consórcio Porto Cais Mauá, formado por uma empresa paulista e quatro espanholas, que recebeu, através de uma estratégia de privatização de áreas públicas, seu arrendamento pelo prazo de 25 anos.

No período compreendido entre 2010 e 2015, a empresa responsável desenvolveu as análises necessárias para a elaboração de Estudo de Impacto Ambiental seguido de Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA), necessários para a obtenção da Licença Prévia Ambiental. No ano de 2015, a realização de Audiência Pública encerra essa etapa do ciclo de projeto (KLEIN, 2013). No entanto, a sociedade civil se opõe a essa audiência, com a justificativa de que tratou-se de formalismo constitucional a fim de informar a população, uma vez que reuniões públicas desse caráter tem como premissa a discussão e validação de intervenções comuns à cidade.

Essa referida falta de transparência e diálogo pode ser verificada a partir de inúmeros manifestos e organizações da sociedade civil que se pronunciaram: Cais Mauá de Todos¹, A Cidade

¹ "Cais Mauá de Todos - Página inicial | Facebook." <https://pt-br.facebook.com/caismauadetodos/>. Acessado em 20 jul. 2018.

que Queremos², Amacais³, Rede Minha Porto Alegre⁴ e o Ocupa Cais Mauá⁵. Esses grupos, de maneira organizada e contundente, realizaram, nas imediações do Cais Mauá e no Largo Glênio Peres, localizado no Centro Histórico, ao longo dos anos de 2014 a 2016, inúmeras manifestações artísticas e políticas a fim de discutir a qualidade e intenções da proposta em andamento, que, no seu entendimento, não considera os saberes locais no processo de planejamento. Se colocam contra a adoção de estratégias de cunho mercantilista para sustentação dessa área pública, e acreditam que um outro desenho de projeto é possível, com a participação da sociedade civil, discussões abertas sobre o problema estabelecido, apontamento de possíveis soluções, sem descartar a participação do setor privado.

Muito embora ao longo do ano de 2017 os ritos legais tenham tido prosseguimento com a emissão da Licença de Instalação e autorização, por parte do poder público, para o início das obras, Oliveira e Flores (2016) afirmam que as mobilizações transformam o protesto feito nas ruas em uma proposição de instrumentos legais de pressão e está em curso uma ação civil pública pedindo, perante os órgãos competentes, a rescisão do contrato. Talvez esse cenário configure justificativas suficientes para as obras de intervenção ainda não terem sido iniciadas.

A EXPERIÊNCIA DE LISBOA, PORTUGAL: EXPO`98 - PARQUE DAS NAÇÕES

De maneira geral o planejamentos das cidades se estabelece com o objetivo de ordenar previamente o espaço, coordenando a lógica de ocupação e produção do espaço urbano de modo a conduzir o desenvolvimento e construção de cenários desejados, controlando ou evitando a continuidade de processos desordenados. A área portuária e industrial localizada na freguesia de Santa Maria dos Olivas, área de grandes depósitos obsoletos, impregnada de lixo industrial e desconectada completamente do Rio Tejo, que atualmente constitui o Parque das Nações, era alvo de desejo de renovação pelos cidadãos locais (FIGUEIRA, 2012).

Em decorrência da manifestação popular, a área tornou-se foco de discussão na elaboração do novo plano diretor da cidade (Plano Estratégico de Melhoramentos 1990-1994) e em 1993 foi criada a Sociedade Expo 98 S.A., responsável pelo desenvolvimento do plano urbano e das obras para os 350 hectares da área de intervenção (CAVALCANTI, 2008), conhecida como Mar da Palha, limitada ao norte pelo rio Trancão, a oeste pela Linha Ferroviária do Norte e ao sul pela Av. Marechal Gomes da Costa, que posteriormente originaria o Parque das Nações (PARQUE EXPO 98 S.A, 2002).

² "Coletivo A Cidade Que Queremos | Somente com participação"

<https://coletivocidadequequeremos.wordpress.com/author/coletivocidadequequeremos/>. Acessado em 20 jul. 2018.

³ "Amacais - WordPress.com." <https://amacais.wordpress.com/>. Acessado em 20 jul. 2018.

⁴ "Minha Porto Alegre." <https://www.minhaportoalegre.org.br/>. Acessado em 20 jul. 2018.

⁵ "Ocupa Cais Mauá - Página inicial | Facebook." <https://pt-br.facebook.com/ocupacaismaua/>. Acessado em 20 jul. 2018.

Desta maneira, o poder local, atento a intervenções recentes, como a de Osaka 1970 e Sevilha 1992, se propôs - e cumpriu em parte - a construir cidade em detrimento do favorecimento do plano do espetáculo, com a intenção de possibilitar uma ocupação real do novo bairro após o evento, que se realizaria em 1998 (FIGUEIRA, 2012). O planejamento urbano da área propõe a divisão do todo em seis planos pormenores (PP's), cada um desenvolvido por diferentes arquitetos, estabelecendo-se como instrumento de gestão adotado para garantir um estudo atento de cada particularidade conforme evidenciado na imagem 5.

Imagem 5 - Área de intervenção do Parque das Nações com destaque para a divisão entre os Planos de pormenor



Fonte: CAVALCANTI (2008)

Os PP's 1 e 2 formam o coração da intervenção, incorporando as edificações principais da Expo'98 como âncoras do novo bairro. O projeto do arquiteto espanhol Santiago Calatrava, a estação Oriente, abriga programa diversificado e se estabelece como equipamento de conectividade tanto em nível local (cidade) como de país. A linha vermelha - oriente - do metrô subterrâneo conecta esse importante equipamento em nível urbano, desde o aeroporto passando por bairros residenciais até o centro histórico, e acima da superfície acontece a integração com trens interurbanos e internacionais. Entre os dois níveis se desenvolve um programa de comércio que abriga diversas lojas de serviço e um supermercado de grande porte.

Estrategicamente, logo a frente localiza-se o Shopping Center Vasco da Gama, com cerca de 4.600m² de área comercial e duas torres residenciais de alto padrão, que induz o pedestre, que acessa a partir da estação de trens, a atravessar uma zona de alto consumo até a chegar na esplanada do Parque das Nações. Posterior ao Shopping se localizam os pavilhões permanentes da exposição mundial, contemplando um grande auditório, o pavilhão de Portugal, centro de eventos e grandes setores que abrigam hoje diversos restaurantes. Também são dispostos o Pavilhão do Conhecimento - projeto do arquiteto Carrilho da Graça, e o famoso oceanário de Lisboa.

Imagem 6 - Mapa de usos do Parque Expo 98



Fonte: PARQUE EXPO 98 S.A. (2002)

Os PP's 3, 4 e 5 se configuram como formadores de um tecido urbano predominantemente de edificações residenciais e de escritórios, desenvolvidos ao longo de eixos determinados por pequenos *boulevares* estes pormenores cumprem a parcialmente a promessa inicial de se fabricar um tecido urbano condizente com a realidade de cidade consolidada afastando-se dos projetos espetáculo. O PP6, localizado no extremo norte, configura o Parque do Tejo e do Trancão, área verde bem caracterizada, responsável por abrigar atividades de lazer, esportes e educação ambiental.

Tabela 1 - Percentual de área construída por tipo de atividade na zona de intervenção do Parque das Nações

ÁREA CONSTRUÍDA	PARQUE DAS NAÇÕES	
	m ²	%
Serviço	669.282	28,5
Comércio	179.645	7,6
Habitação	1.125.305	48
Pesquisa e Desenvolvimento	56.237	2,4
Edifícios de importância metropolitana	153.503	6,5
Edifícios sociais para a urbanização local	52.707	2,2
Indústria	37.706	1,6
Turismo	33.000	1,4
TOTAL	2.344.029	100

Fonte: CABRAL (1999)

as

O distanciamento temporal desta análise permite observar os objetivos alcançados e os conflitos desta renovação urbana. Em níveis ambientais viabilizou a recuperação de uma grande área impregnada de lixo industrial, permitindo a ressignificação dos grandes depósitos obsoletos e a reconexão dessa longa margem de terra com o Rio Tejo. No ponto de vista da infraestrutura urbana foram alcançadas grandes melhorias através de ferrovia, metrô subterrâneo, novos espaços culturais, grandes polos comerciais e de serviços e projetos habitacionais (FIGUEIRA, 2012).

Assim, como desenvolvimento de cidade a estratégia de intervenção foi eficaz, no que tange a retomada de uma área degradada, tornando-se atrativa para novos moradores e principalmente novos consumidores e turistas. No entanto, a mais-valia urbana, com valores imobiliários impraticáveis para a população em geral e o conseqüente aumento da especulação imobiliária levaram à elitização da área, reproduzindo condições de desigualdades sociais e conflitos.

Empreendimentos como este, utilizam instrumentos, como as Operações Urbanas Consorciadas, para implantação de transformações urbanísticas estruturais com novos padrões urbanísticos e cíclicos propostos pelos agentes públicos, e a execução por agentes privados, visando projetos autossustentáveis. A promessa de custo zero de operação pelo Estado, onde as vendas dos imóveis cobririam todos os custos de execução dos diversos projetos de habitação, comércio e infraestrutura, se observou, na prática, na flexibilização por parte do Estado para o desenvolvimento de um plano que em grande parte beneficiou a iniciativa privada (FIGUEIRA, 2012).

AS RELAÇÕES PORTO-CIDADE E AS ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO DE VANCOUVER, CANADÁ

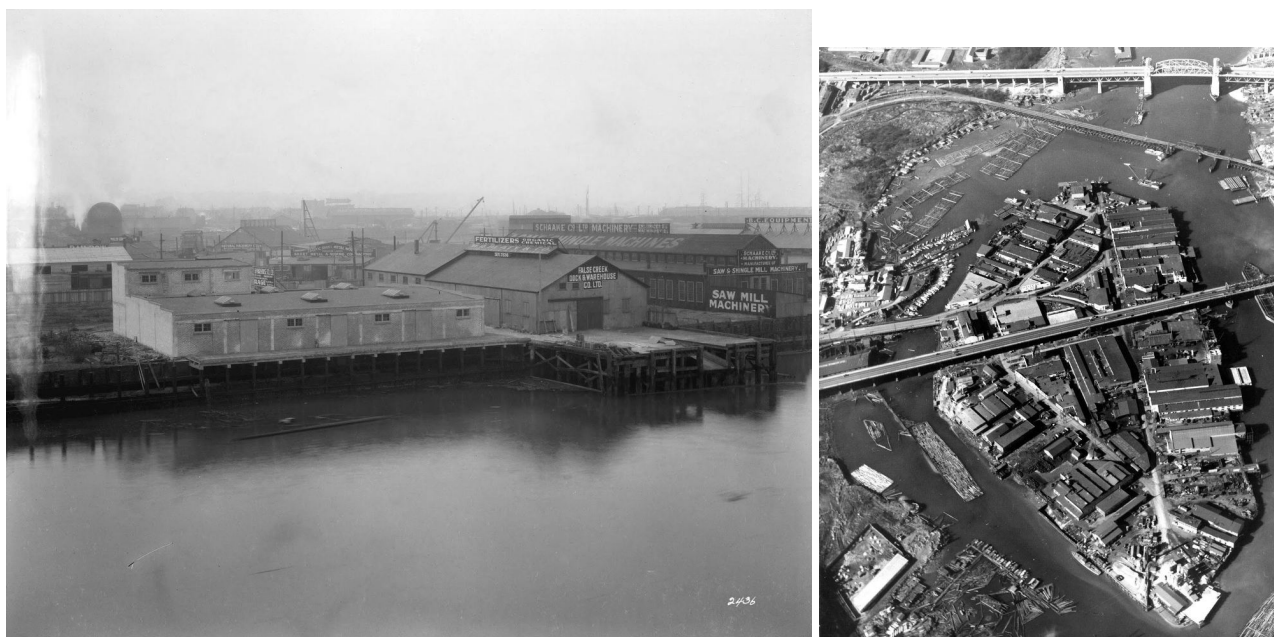
Em operações de reconversão de *waterfronts*, as experiências americanas possuem forte relevância pelos sistemas de gerenciamento urbanístico adotados, os objetivos flexíveis de planejamento e implementação, e a relativa continuidade administrativa em torno das estratégias de revitalização (DEL RIO, 2001). Nessa perspectiva, Vancouver, no Canadá, se estabelece como um estudo de caso que demonstra a atuação do poder público enquanto definidor de estratégias com qualidade de soluções urbanístico-arquitetônicas aliadas com forte participação popular nas tomadas de decisões (FRIEDMAN, 2007).

A história da área da ilha Granville, uma península na borda sudoeste da cidade, cortada atualmente por uma auto estrada elevada, a *Granville Bridge (Highway 99)*, tem início no ano de 1912 quando o governo municipal conduziu uma investigação das áreas costeiras a fim de certificar-se de que não estavam sendo colocados para uso do setor industrial. Uma das conclusões da investigação foi a necessidade de aterrar duas áreas pantanosas e criar uma península para aumentar a área portuária industrial da cidade junto ao rio *False Creek*, sendo a

propriedade de toda a área mantida pela prefeitura e disponibilizada para arrendamento (DONOFRIO, 2007, apud GOURLEY, 1986).

A obra foi lançada, e em 1916 já se tornara um sucesso como um novo *hub* industrial na cidade, com preços abaixo do mercado e infraestrutura básica já instalada. Em 1922 a cidade já havia provido eletricidade em todos os imóveis da ilha e em 1923 sua taxa de ocupação era total. O planejamento das edificações foi feito de forma lógica e eficiente, com os pavilhões localizados com frente para os trilhos de trem e as costas para a água, onde as docas funcionavam (DONOFRIO, 2007, apud GOURLEY, 1986).

Imagens 7 e 8 - Fotografia ao nível das embarcações de *Granville Island* (ainda *Industrial Island*) em 1922. À direita, fotografia aérea no ano de 1955



Fonte: Vancouver Heritage Foundation (2018)

Em 1936 a propriedade da totalidade das áreas da ilha passaram para a Comissão Nacional de Portos, saindo do poder municipal para o federal. A ilha sofreu durante a grande depressão, mas recuperou-se assim que o Canadá se juntou às forças aliadas em 1940 voltando sua produção para as necessidades do exército. Logo após a guerra a ilha voltou a entrar em decadência e passou a ser local em desuso e fonte de poluição. Em 1950 representantes do município propuseram o aumento de sua área visando a conexão das margens do rio, mas logo a ideia foi engavetada quando uma nova ponte foi construída (DONOFRIO, 2007, apud GOURLEY, 1986).

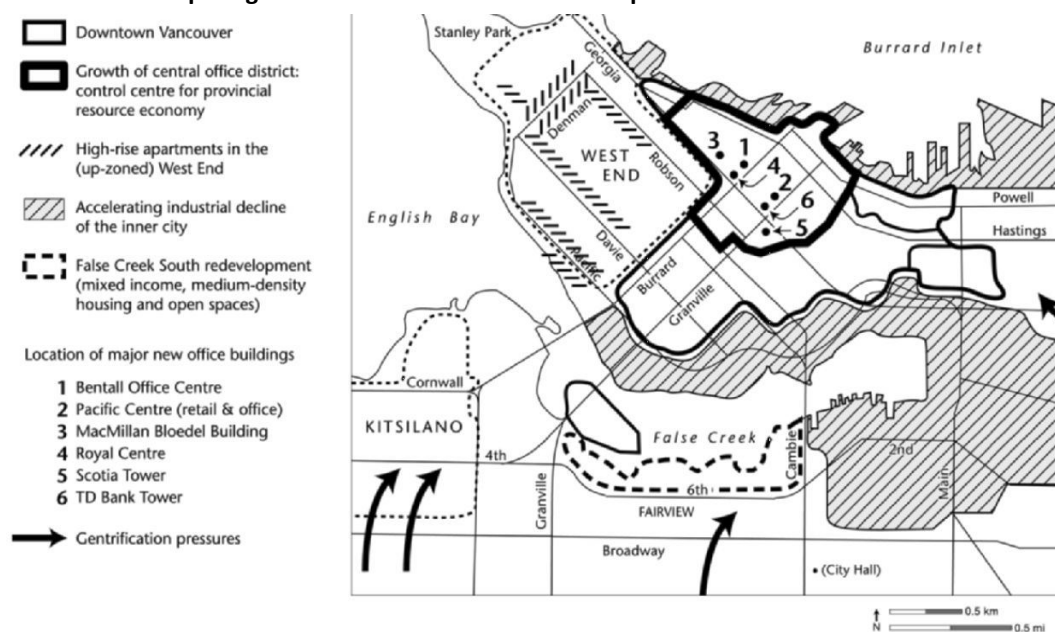
No ano de 1958 foi realizado um novo estudo para a ilha pela Universidade da Colúmbia Britânica, e após análises e discussões políticas teve como resultado mais significativo a devolução do controle da área para a municipalidade. Logo após a prefeitura negociou a relocação da ferrovia que passava no local para uma zona ao norte da cidade. Com o passar dos anos, nada foi feito de significativo, mas as tendências urbanísticas de projetos aplicados no Canadá apontavam a necessidade de habitação em áreas centrais das cidades, com isso o governo local viu uma

oportunidade da utilização do porto de forma mais humana (DONOFRIO, 2007, apud GOURLEY, 1986).

Na década de 70, por força do governo federal, as ações foram tomadas de forma dinâmica, em dois anos estava pronto o primeiro planejamento urbano, com um processo sólido de participação popular, comum a política de bem estar social do país (LEY, 2016). Neste primeiro estágio muita informação foi coletada a partir das opiniões dos cidadãos, mas era consenso a demanda por locais de estar, lazer e esportes a fim de contribuir para a vitalidade da cidade. A evolução desta primeira proposta foi desenvolvida em 1975 pela empresa Thompson Berwick Pratt and Partners, onde a estratégia foi observar e desenvolver soluções flexíveis para os espaços que integravam os antigos prédios as novas vias de pedestres. Além desta resolução urbanística também foi planejado propostas de usos e soluções para os futuros desenvolvimentos deste projeto (DONOFRIO, 2017).

É importante frisar as mudanças das políticas de planejamento urbano como um todo na cidade, a mudança do controle do conselho municipal - em 1972 - foi determinante. Os novos conselheiros eleitos com chapa denominada *TEAM - The Electors Action Movement* (o movimento de eleitores em ação, tradução dos autores) contratou um novo diretor de planejamento urbano que reorganizou o departamento e iniciou os trabalhos dos planos de (re)desenvolvimento da área central, como mostra o mapa na Imagem 9 (HUTTON, 2004). Em 1977 foi estabelecido estatuto redefinindo o trabalho da comissão de planejamento de forma a basear os ideais futuros a partir de objetivos pensados junto a população. Relatórios foram desenvolvidos com bases nas opiniões de domínio público, como os seguintes: *Goals for Vancouver* de 1980; *Vancouver's Future: Toward the Next Million* de 1989; e por fim *CityPlan* de 1992 e implantado em 1995 (MACDONALD, 2008).

Imagem 9 - Mapa da proposta urbana da equipe TEAM. Reestruturação industrial, modernização social e novas paisagens modernistas no núcleo metropolitano de Vancouver



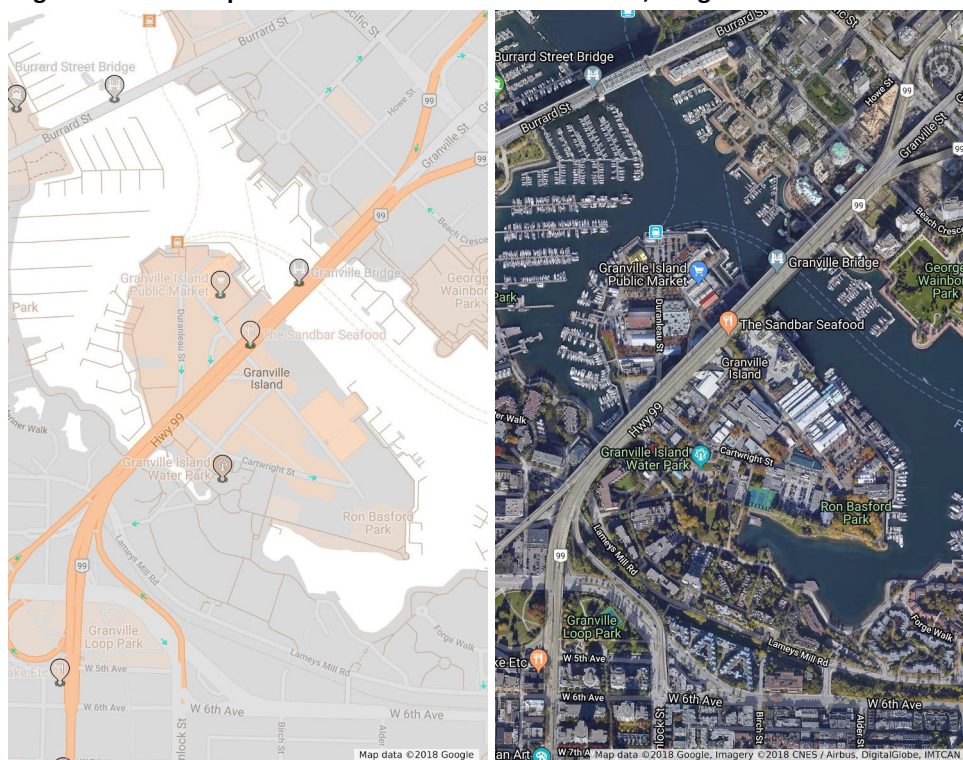
Fonte: HUTTON (2004)

A transformação física teve início em outubro de 1977, com a aprovação do masterplan de (re)desenvolvimento pelo conselho municipal (MATT MEUSE, 2017), com premissa básica de manter as características locais, edificações com algum valor histórico foram selecionadas e preservadas por completo ou parcialmente, restauração e reuso foram empregados em diversos casos (DONOFRIO, 2007).

A partir da primeira grande intervenção os usos se modificaram conforme as novas atividades, atualmente observamos através do geolocalização de pontos de interesse no *site google maps* (imagem 10) usos diversos: no setor leste, um hotel e restaurante junto às docas, logo ao lado um parque de contemplação seguido de um pavilhão convertido a apresentações teatrais e musicais. Na parte sul junto na zona que conecta a península ao continente se localiza o *False Creek Water Park* uma praça de divertimento com jatos d'água, junto a ela em outro pavilhão convertido está o Centro Comunitário False Creek. É na parte sul também que se encontra a parada de ônibus que centraliza as idas e vindas da península.

No terço oeste, cortado pela ponte, está a parte de comércio mais denso, povoado pelo Mercado Público de Granville, shopping center Net Loft e diversos restaurantes. Nesta ponta oeste da península que se encontra a principal conexão de transporte através das balsas que chegam nas docas de *Granville Island*.

Imagens 10 e 11 - Mapa viário de Granville Island. À direita, imagem de satélite atualizada



Fonte: Google Maps (2018)

A característica política liberal do bem estar social adotada no pós guerra foi determinante para os desdobramentos que se deram nas políticas de planejamento urbano canadense. É evidente que a causa desta operação urbana foi decorrente da pouca eficiência das indústrias

confinadas no tecido urbano, e sua conseqüente mudança para as regiões periféricas das cidades, deixando para trás um grande passivo ambiental urbano. Se observou que o (re)desenvolvimento da área foi parte de um grande projeto de cidade com foco em suas frentes aquáticas (MACDONALD, 2008), após a primeira grande intervenção de 1977 a ocupação foi supervisionada pelo conselho municipal de forma a flexibilizar os investimentos em novos negócios gerando novas dinâmicas e por conseguinte afirmando a *Granville Island* como nova zona de lazer, cultura, comércio, artes e até mesmo de pequenas indústrias.

INTERVENÇÕES NACIONAIS: O PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DA ÁREA PORTUÁRIA DE BELÉM DO PARÁ

A cidade de Belém, localizada na região norte do Brasil, no estado do Pará, tem na rede hidrográfica um importante condicionante e definidor de sua morfologia urbana, dos usos do solo e dos atributos das atividades econômicas de todo o território, combinando uso portuário a usos comerciais e serviços, servindo ainda de via de acesso da população às demais cidades amazônicas (BARBOSA, 2016).

A história da estruturação urbana da cidade demonstra a importância dos cursos d'água na constituição da paisagem, e como condicionante das formas de aproveitamento econômico e de soluções de territorialização. No entanto, o declínio na economia portuária observado desde a década de 60, tem ocasionado alterações nas dinâmicas de apropriação entre orla e cidade, impulsionando o poder público a implantar estratégias de planejamento instigando competitividade e produtividade na cidade (BARBOSA, 2016).

Dessa maneira, visando crescimento econômico, desde o final da década de 90 são propostas diversas intervenções para a zona ribeirinha da cidade, com proposições de usos diferenciados, impulsionando o turismo e estabelecendo promoção de lazer, garantindo a apropriação coletiva do espaço. Tais estratégias foram estabelecidas a partir de um Plano de Desenvolvimento e Zoneamento de Complexo Portuário do Rio Pará (PDZ). Aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP), o plano, buscando promover o desenvolvimento dos serviços portuários, e baseado na justificativa de limitação para áreas de expansão, propôs a transferência da parcela do porto ainda em funcionamento, responsável pela movimentação de cargas, para o Porto de Vila do Conde, situado no município de Barbacena.

Tratando-se do desenvolvimento econômico da cidade, duas intervenções urbanas tiveram relevância fundamental: o Projeto de Revitalização da Área do Porto de Belém (REVAP-Belém), transformando o uso de antigas estruturas portuárias, através do Projeto Estação das Docas, e o Complexo Feliz Lusitânia, resgatando a dimensão cultural da região ribeirinha (AMARAL, 2005).

Assim como em diversas partes do mundo, o modelo de renovação urbana proposto para o projeto Estação das Docas representa um tipo de urbanismo comum para orlas fluviais e marítimas, o *waterfront*, com objetivo de reafirmar a relação existente entre cidade e água a partir

da revitalização de objetos espaciais degradados e da incorporação de elementos naturais, somados a modernização com privilégio de grupos empresariais consolidados no mercado (AMARAL, 2005).

Realizado através de uma PPP entre o Governo do Estado do Pará e a iniciativa privada, tem foco no desenvolvimento urbano regional, com estratégias voltadas "ao lazer, ao turismo, às práticas culturais, à recuperação do patrimônio edificado e à busca de referências históricas, sociais, econômicas e de ocupação territorial da Amazônia e do Pará" (TRINDADE, 2006, pg. 80). No entanto, para Amaral (2005), se expressa através da produção de um "espaço mercadoria", dependente da capacidade de recursos disponíveis pelo usuário (valor-de-troca), onde a cidade é produzida em um contexto de competitividade urbana sustentado dependente atração de investimentos e de turistas.

Executado no ano de 2000, corresponde ao projeto de recuperação de três armazéns pertencentes ao antigo porto da cidade, construídos no final do século XIX e início do século XX. Com forte vocação comercial e de serviços, abrange uma área de 32 mil m², contemplada por restaurantes, bar-café, lojas, bancos, espaço para feiras e exposições, teatro, Museu do Porto, Memorial da Fortaleza de São Pedro Nalasco, além de uma extensa área de passeio e contemplação com vista para a baía do Guarajá, reforçando sua vocação turística (TRINDADE, 2006). Em substituição ao terminal regional de transporte existente, que servia como ponto de embarque e desembarque para passageiros que saíam de Belém com destino a outras localidades, adicionou-se outro tipo de terminal, servindo de apoio ao transporte fluvial principalmente de turistas e ao lazer metropolitano.

No que diz respeito à participação popular, Amaral (2005) enfatiza a adoção de um modelo estratégico com uma tendência à manipulação, com utilização de propagandas, de caráter informativo, visando obtenção da adesão popular, extinguindo-se a consulta, a cooptação e a informação, elementos que legitimam a participação popular.

O Complexo Feliz Lusitânia, localizado no núcleo histórico de fundação da cidade, compreende uma área de aproximadamente 50 mil m², executado em quatro etapas distintas, voltadas para a restauração, revitalização e refuncionalização de áreas de patrimônio: (1) a Igreja de Santo Alexandre e o antigo Palácio Episcopal, que acolheu o Museu de Arte Sacra do Pará; (2) a revitalização de oito edificações situadas na Rua Padre Champagnat, anexas à Igreja; (3) a renovação do Forte do Presépio e o Museu do Forte; (4) a revitalização da Casa das Onze Janelas (antiga residência e Hospital Militar) e seus anexos, jardins e entorno imediato (TRINDADE, 2006 *apud* PARÁ, 2002b).

Mesmo que estabelecidas a partir da busca pelo resgate do rio como representação simbólica da cultura local, as intervenções se estabelecem de maneira desconexa de um projeto de cidade total. Apesar de todo o desenvolvimento econômico, da revitalização do núcleo de fundação da cidade e das estratégias visando fomentar a cultura à população, a realização das intervenções urbanas propostas pelo REVAP-Belém, segundo Amaral (2005), estabelecem uma

lacuna na apropriação dos espaços, pois incentivam processos socioespaciais de elitização e gentrificação⁶, pela modernização do espaço com privilégio à cidade competitiva economicamente.

Corroborando, Trindade (2006) destaca que as estratégias do poder público na revitalização da zona portuária impulsionam a cidade, a partir de sua transformação em um novo produto, inserindo-a no mercado das cidades turísticas, estão baseadas em uma lógica econômica em que interesses políticos, culturais e sociais foram estabelecidos de acordo com uma lógica de mercado. Produzido de acordo com os interesses do poder público em conjunto com o mercado imobiliário, a realização das intervenções urbanas podem ser associadas ao processo de valorização da área, substituindo a funcionalidade do espaço em decorrência da atividade portuária pela produção do espaço calcada no processo de valorização pela relevância de sua configuração espacial (BARBOSA, 2016).

ANÁLISE COMPARATIVA

Com base no quadro a seguir é possível afirmar que o modelo de gestão urbana adotado para a proposta de Revitalização do Cais Mauá tem orientação e base referencial em projetos de mesma envergadura realizados em outros lugares do Brasil e do mundo. Baseado em uma gestão estratégica de desenvolvimento de cidades ribeirinhas, a maioria dos elementos desse modelo de gestão estão presentes nos estudos de caso analisados.

Aspectos estabelecidos por Del Rio (2001) para a constituição de experiências bem sucedidas nos processos de revitalização das áreas centrais, foram adotados: a) processos estratégicos de planejamento, marketing, gestão e monitoramento a longo prazo; b) proposta de uso ocupação do solo variado, somada a edifícios ou ocupações “âncoras”; c) respeito ao patrimônio histórico, ao contexto preexistente e a memória local; d) relevância à qualidade do projeto de intervenção e das imagens de divulgação do empreendimento; e) processos colaborativos entre os grupos envolvidos (sociedade civil, instâncias de governo e investidores).

Tabela 2 - Comparativo de cinco fatores entre os quatro projetos analisados

	PORTO ALEGRE, BRASIL.	LISBOA, PORTUGAL.	VANCOUVER, CANADÁ	BELÉM, PARÁ
PROCESSOS ESTRATÉGICOS DE PLANEJAMENTO	Projeto estratégico em larga escala, de renovação urbana de área central	Projeto estratégico em larga escala, de renovação urbana afim de grande evento (Expo98), em zona periférica degradada.	Projeto estratégico em larga escala, a nível de cidade, de renovação urbana de área central.	Projeto estratégico em larga escala, de renovação urbana de área central.

⁶ conceito que enfatiza a transformação socioeconômica característica do processo de redesenvolvimento urbano que acarreta na elitização socioespacial (SIQUEIRA, 2014).



USOS E ATIVIDADES	Comercial, cultural e serviços.	Moradia, serviços, escritórios, lojas, shopping center, equipamentos culturais e de lazer.	Comercial, industrial, cultural, comunitário e lazer.	Comerciais, serviços, restaurantes, bares equipamentos culturais (teatro, museu, memorial), equipamentos de lazer, anfiteatro, praças e jardins
PATRIMÔNIO HISTÓRICO	Pavilhões a serem restaurados e utilizados como abrigo para novas atividades.	Não houve restauração de prédios históricos, porém nos planos pormenores residenciais e de escritórios foi considerada a escala e desenho da cidade antiga	Antigos pavilhões industriais restaurados e reformados, com novos usos comerciais. Edificações sem grande valor foram demolidas para gerar espaços de lazer.	Armazéns restaurados e utilizados como abrigo para novas atividades.
RELEVÂNCIA E QUALIDADE DO PROJETO E IMAGENS	Proposta conjunta entre escritório de relevância internacional e escritório brasileiro	Competências dos projetos atribuídas a diferentes arquitetos, por setor.	Estruturação de equipes de planejamento urbano com foco na elaboração dos projetos	Grande enfoque na elaboração de projetos de restauro e preservação do patrimônio histórico
PROCESSOS COLABORATIVOS - PARTICIPAÇÃO POPULAR	Baixa - Audiências públicas informativas	Baixa - Projeto de intervenção nasceu da manifestação popular	Média - na primeira grande etapa foram feitas consultas ao público. Nas demais etapas não fica claro como de fato se deu a participação popular.	Baixa - Formas pseudoparticipativas, tais como informação, consulta e cooptação

Fonte: Elaboração dos Autores (2018).

Todos os projetos analisados estão inseridos em um processo de revitalização e intervenções visando renascimento econômico, social e cultural de áreas centrais e portuárias, inseridas em um planejamento estratégico de forte cunho mercantilista. Objetivam a geração de impactos positivos na imagem da cidade, tanto a nível local como macro, reafirmando sua centralidade e valor simbólico.

A miscigenação de usos e ocupações propostas visam reestabelecer a urbanidade, privilegiando vitalidade urbana a partir da garantia de copresença, possibilitada pela oferta de atividades públicas e privadas, que vão desde serviços, bares, restaurantes, equipamentos culturais, e, nos casos de Lisboa e Vancouver, também residencial.

O patrimônio histórico e a memória cultural local, ponto estratégico de partida das intervenções, são abordados como fator decisivo no renascimento dos centros e áreas portuárias, tanto pela recuperação de suas arquiteturas quanto pela valorização cultural de suas ambiências.

Não obstante, no caso de Porto Alegre, as diretrizes assumidas para o entorno dos setores de preservação histórica são fortemente questionados pela sociedade civil, pelo caráter formal e de uso nada convencionais que assumem.

No que diz respeito à transparência do processo e qualidade do projeto, destaca-se o caso de Vancouver, que estruturou uma equipe de planejamento interna aos poderes públicos, com grande dedicação ao estudo da área e elaboração das propostas de intervenção. Ao passo que nos demais casos analisados os projetos foram realizados externamente, na forma de consultorias ou terceirizações. Nestes casos, questiona-se a desconsideração dos saberes locais para proposição de soluções a problemas locais historicamente estabelecidos, em favorecimento de um projeto de forte impacto e visibilidade internacional.

Com relação à participação popular, o modelo participativo expresso nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal e mais recentemente no Estatuto da Cidade (Lei Federal no 10.257/01), estabelecendo uma construção de cidade que permita a participação cidadã nos processos decisórios de constituição do espaço, garantindo o direito à cidade, não estão explícitos nos casos analisados, a exceção de Vancouver, segundo Friedman (2007). O que se percebe são processos informativos e de validação de estratégias previamente definidas pelo poder público em parceria com o mercado, acarretando forte resistência e descontentamento.

Além dos aspectos acima relacionados, a partir da bibliografia, comparativos complementares foram verificados em questões recorrentes na leitura dos estudos de casos:

Tabela 3 - Comparativo complementar entre os quatro projetos analisados

	PORTO ALEGRE, BRASIL.	LISBOA, PORTUGAL.	VANCOUVER, CANADÁ	BELÉM, PARÁ
DIVISÃO DO PROJETO EM SETORES	3 Setores	6 Planos Pormenores	Uma grande primeira etapa de execução, seguida de novas propostas conforme novos usos.	Etapas de execução
CONCEPÇÃO DE CIDADE	Waterfront - revitalização de objetos degradados com incorporação de elementos e construções complementares, restabelecendo relações visuais entre cidade e água	Plano Estratégico de Melhoramentos para receber grandes eventos	Plano de (re)desenvolvimento urbano, usos comerciais, comunitários, pequenas indústrias, utilização da orla como docas de lazer.	Waterfront - revitalização de objetos degradados com incorporação de elementos naturais, restabelecendo relações entre cidade e água



CONNECTIVIDADE	Regional: ônibus est. rodoviária, trem. Local: ônibus	Regional: Trens est. Oriente Local: metro e onibus	Parada de ônibus através de um ponto centralizado na conexão da península com o continente. Balsas fazem conexões as outras margens do rio.	Terminal de transporte fluvial de turistas e para lazer metropolitano
EQUIPAMENTOS E EDIFÍCIOS	Shopping center, pavilhões comerciais, torres comerciais.	Equipamentos de lazer como o parque um lago artificial inicialmente, em uma segunda etapa edifícios comerciais e equipamentos culturais.	Shopping center, centro educativo de artes, docas para lazer, bares, centro comunitário, pequenas e médias indústrias como uma micro cervejaria e usina de concreto.	Pavilhões comerciais, teatro, museu, memorial, estação fluvial e área de passeio
POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO	Parceria público-privada	Parceria público-privada	Parceria público-privada	Parceria público-privada

Fonte: Elaboração dos Autores (2018).

De maneira geral, percebe-se o papel do Estado como participante do empreendimento pela cedência da área, por isenções fiscais, patrocínio direto ou sistema de financiamento do empreendimento. Outra intervenção do Estado aparece nas diretrizes iniciais para os projetos, divididos em setores. Por vezes observa-se a alocação de índices construtivos subutilizados em áreas não edificáveis do projeto, como no caso do Cais Mauá, em Porto Alegre, noutras, os setores se transformam em fases de execução, criando uma sequência de desenvolvimento conforme o sucesso econômico do GPU.

Todos os projetos foram executados mediante PPPs, previam usos mistos, novas funções e inversões imobiliárias. Ao poder público, como participante, não onera o custo do serviço público, ao passo que os investidores privados possuem grande independência e agilidade nas suas estratégias de desenvolvimento. Esse modelo, no entanto, assume grande poder de atração e valorização da terra, gerando restrições ou segregação dos usuários, ou ainda, por vezes, processos de gentrificação.

Destaca-se também o papel do turismo como um dos principais dinamizadores econômico e social nos casos de revitalização de áreas centrais portuárias. O respeito à memória coletiva, ao patrimônio e ao contexto preexistente normalmente são o ponto de partido desses grandes projetos urbanos, que mesclam edificações icônicas com assinatura de grandes arquitetos, incorporando estratégias mercadológicas e de consumo através das novas *waterfronts*. Ademais, outra característica que talvez seja impulsionadora da qualificação da conectividade da área é a diversificação dos modais que chegam até o empreendimento. O uso de transportes alternativos

como bicicletas de aluguel é uma solução simpática a nova dinâmica *ecofriendly* projetada nestes GPUs.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A requalificação de áreas portuárias depende, sobretudo, da renovação da imagem urbana existente, pela substituição de uma imagem urbana decadente por uma com capacidade de demonstrar seu potencial e de instigar uma nova apropriação pública do espaço.

Vivencia-se, atualmente, uma lógica de produção do espaço público em grandes cidades, que tem os GPUs como orientadores do desenvolvimento econômico e social. Conforme Lefebvre (2001), trata-se, sobretudo, de uma constituição de cidade marcada pela competitividade e pela atração de capital e de pessoas, que acaba por exigir dos gestores públicos uma conduta de produção do espaço baseado no espetáculo e no marketing urbano, uma cidade produzida a partir de uma lógica mercadológica, de consumo e de troca, e não mais a partir de valores, prazeres e consumos improdutivos.

Evidencia-se a configuração de um conjunto de estratégias e pequenas intervenções que caracterizam um projeto de cidade global, independente da memória afetiva ou do conhecimento social agregado ao lugar, em que a iniciativa privada investe em programas geralmente similares já testados em outros cenários, com soluções de uso comercial ou cultural adicionados aos chamados equipamentos âncoras, museus, parques temáticos, pavilhões multiuso, casas culturais, shopping centers etc.

Pode-se dizer que há, de modo geral, uma resistência da população à constituição de espaços exclusivamente mercantilistas, voltados a exploração do consumo. Dessa maneira, a cidade deixa de ser produzida para seus habitantes locais e torna-se mercadoria para quem vem de fora, muitas vezes apenas para visitá-la ou consumi-la, perdendo a "condição de cidade concreta para se tornar uma cidade abstrata (...) em que a pluralidade de visões cede lugar a uma cidade de pensamento único, visivelmente marcada pelo consenso, que expressa (...) um verdadeiro obstáculo ao amadurecimento político e à conquista de cidadania" (AMARAL, 2005).

Em tempo, cabe mencionar que não se trata de tentar encontrar ou criticar um modelo de gestão e planejamento urbanos, mas sim de traçar relações que permitam reconhecer as dinâmicas de produção do espaço, as novas práticas socioespaciais e as tendências das políticas urbanas em voga. Tais comparações se estabelecem como as contribuições deste artigo para as discussões a respeito.

Por fim, entende-se que para o processo de renovação, essas estratégias necessitam um arranjo integrado com a sociedade civil, a partir de uma combinação de usos que articulem as questões históricas e de pertencimento do lugar ao turismo, atividades culturais, comércio e serviços, em um processo contínuo e com monitoramento constante por parte do poder público

(DEL RIO, 2001), e não apenas pela cedência da área à iniciativa privada e ao estabelecimento de regimes urbanísticos que permitam tais transformações.

REFERÊNCIAS

AMARAL, Márcio Douglas Brito. **A gestão e o planejamento urbanos em Belém: a experiência da Estação das Docas e do Ver-o-Rio.** Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. USP, Departamento de Geografia, 20-26 de março de 2005.

BARBOSA, Camilla Souza. **Análise da estruturação urbanística recente da Orla de Belém/PA.** IV ENANPARQ - Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Porto Alegre, jul. 2016.

DONOFRIO, Julie Therese. **Preservation as a Tool for Waterfront Revitalization: Design, Management, and Financing Solutions from Vancouver, Boston, and London.** 2007. 172 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Historic Preservation And City & Regional Planning, Graduate Program In Historic Preservation, Penn University, Philadelphia, 2007. Disponível em: <https://repository.upenn.edu/hp_theses/72>. Acesso em: 12 nov. 2018.

DEL RIO, Vicente. **Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos.** Arqtextos, São Paulo, ano 02, n. 015.06, Vitruvius, ago. 2001 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/02.015/859>>.

FRIEDMANN, John. **Spatial Framework For Urban Policy: New Directions, New Challenges.** 2007. OECD Conference - What Policies For Globalising Cities? Rethinking The Urban Policy Agenda. Disponível em: <<http://www1.oecd.org/cfe/regional-policy/49680222.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2018.

FONSECA, Luciana M. **Projeto urbano: ação e conhecimento situados em Porto Alegre, século XXI.** 2017. 475f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura da UFRGS. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

HELM, Joanna (Brasil). Archdaily (Ed.). **Complexo Cais Mauá: b720 Fermím Vázquez e Arquitectos e Jaime Lerner Arquitetos Associados.** 2011. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-2142/complexo-cais-maua-b720-fermim-vazquez-e-arquitectos-e-jaime-lerner-arquitetos-associados>>. Acesso em: 19 jul. 2018.

HUTTON, Thomas A.. **Post-industrialism, Post-modernism and the Reproduction of Vancouver's Central Area: Retheorising the 21st-century City.** Urban Studies, [s.l.], v. 41, n. 10, p.1953-1982, set. 2004. SAGE Publications. <http://dx.doi.org/10.1080/0042098042000256332>.

KLEIN, Liane (Ed.). **Cais Mauá: O Porto.** [2013]. Coordenada por Prefeitura de Porto Alegre. Disponível em:

<http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?p_secao=114>. Acesso em: 19 jul. 2018.

LEFEBVRE, H. (2001). **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes.

LEY, David (Ed.). **Waterfront Redevelopment: Global Processes and Local Contingencies in Vancouver's False Creek**. In: HELBRECHT, Ilse; DIRKSMEIER, Peter. *New Urbanism: Life, Work, and Space in the New Downtown*. 9. ed. Farnham Surrey, Inglaterra: Ashgate, 2016. Cap. 4. p. 47-60. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?id=ANEoDAAAQBAJ&hl>>. Acesso em: 12 nov. 2018.

MACDONALD, Elizabeth. The Efficacy of Long-Range Physical Planning. **Journal Of Planning History**, [s.l.], v. 7, n. 3, p.175-213, 12 fev. 2008. SAGE Publications. <http://dx.doi.org/10.1177/1538513207309360>.

MATT MEUSE (Canadá). **How Granville Island changed the course of Vancouver urban design history: 40 years ago, a rule-breaking reimagining turned an industrial wasteland into a bustling public space**. 2017. CBC Canada. Disponível em: <<https://www.cbc.ca/news/canada/british-columbia/1970s-granville-island-redevelopment-1.4021855>>. Acesso em: 10 nov. 2018.

MORAES, Sergio Torres. **Uma luz na cidade: subsídios para estudos de requalificação urbana**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2014.

OLIVEIRA, Clarice Misoczky de; FLORES, Rafael Kruter. **Conflitos no espaço urbano: um Cais Mauá de Todos? | Conflicts in the urban space: Mauá Docks for everyone?** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, [S.l.], v. 18, n. 2, p. 224, ago. 2016.

SIQUEIRA, M. T.. **Entre o fundamental e o contingente: dimensões da gentrificação contemporânea nas operações urbanas em São Paulo**. Cadernos Metrópole, São Paulo, v. 16, n. 32, pp. 391-415, nov 2014.

TRINDADE Jr., S. C.; AMARAL, M. D. B. **Reabilitação Urbana na Área Central de Belém- Pará: concepções e tendências de políticas urbanas emergentes**. Curitiba: Revista Paraense de Desenvolvimento, 2006.

VANCOUVER HERITAGE FOUNDATION (Canadá) (Comp.). **BU N70 – [GRANVILLE ISLAND] 1922: Places That Matter**. 2018. Disponível em: <<http://www.vancouverheritagefoundation.org/learn-with-us/discover-vancouvers-heritage/places-that-matter-plaque-project/>>. Acesso em: 12 nov. 2018.

VANCOUVER HERITAGE FOUNDATION (Canadá) (Comp.). **CVA 216-39 – [AERIAL VIEW OF GRANVILLE ISLAND, LOOKING NORTH WITH BARRARD BRIDGE, KITSILANO TRESTLE BRIDGE AND OLD GRANVILLE STREET BRIDGE.] 1954: Places That Matter**. 2018. Disponível em: <<http://www.vancouverheritagefoundation.org/learn-with-us/discover-vancouvers-heritage/places-that-matter-plaque-project/>>. Acesso em: 12 nov. 2018.