

IV enanparq

Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016

PROJETOS URBANOS E A CONSTRUÇÃO SOCIAL DA CIDADE: INTERVENÇÕES NAS ÁREAS PORTUÁRIAS DE PORTO ALEGRE E AUCKLAND

SESSÃO TEMÁTICA: PATRIMÔNIO AMBIENTAL URBANO, URBANIDADE E CONSTRUÇÃO DE
CIDADE

Lúcia C. Melchiors
PROPUR – UFRGS
luciacmelchiors@gmail.com

César Wagner
PROPUR – UFRGS, UNITEC – NZ
cwagner@unitec.ac.nz

PROJETOS URBANOS E A CONSTRUÇÃO SOCIAL DA CIDADE: INTERVENÇÕES NAS ÁREAS PORTUÁRIAS DE PORTO ALEGRE E AUCKLAND

RESUMO

Nas últimas décadas as cidades contemporâneas tem sido marcadas por profundas transformações em seus centros históricos. A partir dos anos 80, tornou-se uma constante mundial a discussão em torno de políticas visando a reestruturação de áreas portuárias centrais que se encontravam em processo de deterioração e abandono. Essas áreas representam a possibilidade de construção de espaços que possibilitem não apenas o encontro e a sociabilidade na esfera pública, mas também o seu resgate enquanto patrimônio cultural e ambiental, restituindo o seu protagonismo referencial para a cidade. Buscando discutir a importância destes espaços na concertação e construção social da cidade contemporânea, e de que modo ações políticas podem influenciar, positivamente ou negativamente, este processo, o trabalho aqui exposto procura refletir sobre as diferentes formas de abordagens nas transformações e reestruturações urbanas de dois projetos contemporâneos de intervenção portuária: o projeto Cais Mauá, em Porto Alegre, e o projeto Waterfront CBD em Auckland. No caso de Auckland, embora apenas parte do projeto da orla tenha sido implementado, vê-se que os espaços públicos são a ênfase da transformação. Observa-se também a participação ativa dos cidadãos neste processo, onde suas reivindicações e demandas por mais espaços públicos e parques, acarretaram em significativas mudanças no projeto inicial. Porto Alegre, por sua vez, tem seu processo de transformação da orla portuária ainda em andamento, representando uma oportunidade para a discussão dos melhores caminhos para esta reformulação. A hipótese aqui discutida é de que a participação social nos processos de intervenção em áreas urbanas significativas, contribui para a construção de espaços que atendam e respeitem as necessidades locais, tornando-se espaços de forte urbanidade. Refletindo assim, em transformações urbanas sólidas a partir da valorização dos espaços patrimoniais e do diálogo participativo.

Palavras-chave: Projetos Urbanos; Reestruturação Portuária, Urbanidade.

URBAN PROJECTS AND THE SOCIAL CONSTRUCTION OF THE CITY: INTERVENCIONS IN THE WATERFRONTS OF PORTO ALEGRE AND AUCKLAND

ABSTRACT

In recent decades contemporary cities have been marked by a profound transformation in their historical centers. Starting in the 80s, it became a worldwide constant discussion around policies aimed at the redevelopment of central waterfront areas that were going through a process of decay and abandonment. These areas represent the possibility of building spaces that allow not only the meeting and sociability in the public sphere, but also its recovery as cultural and environmental heritage, thus, restoring its benchmark role for the city. Seeking to discuss the importance of these spaces on the consultation and social construction of the contemporary city, and how the political actions can influence, positively or negatively, this process, the work here exposed tries to reflect on the different forms of approaches of urban redevelopment displayed by two contemporary waterfront design intervention: the Cais Mauá project, in Porto Alegre, and the Auckland CBD Waterfront project in Auckland. In Auckland although only part of the entire project has already been implemented, it is possible to notice that public spaces are the emphasis of the transformation. It's possible to observe an active participation of the citizens in this process, where their claims and demands, for more public

spaces and parks, have resulted in significant changes to the initial project. Porto Alegre, in turn, has its process of transformation of its waterfront still as a work in progress, representing an opportunity to discuss the best ways for this redesign. The hypothesis here discussed is that social participation in intervention processes of a significant urban area, contributes to the construction of spaces that meet and satisfy local needs, becoming spaces of strong urbanity. Thus reflecting on solid urban transformations from the appreciation of heritage spaces and participatory dialogue.

Keywords: Urban Projects; Waterfront Redevelopment, Urbanity.

1. Introdução

Nas últimas décadas as cidades contemporâneas tem sido marcadas por uma profunda transformação nos seus centros históricos. A partir dos anos 80, tornou-se uma constante mundial a discussão em torno de políticas visando a reestruturação de áreas portuárias centrais que se encontravam em processo de deterioração e abandono (PORTAS, 2003). Essas áreas representam a possibilidade de construção de espaços que possibilitem não apenas o encontro e a sociabilidade na esfera pública, mas também o seu resgate enquanto patrimônio cultural e ambiental, restituindo assim o seu protagonismo referencial para a cidade e seus habitantes.

A pós-modernidade e a globalização econômica (SOJA, 1998) vêm acirrando a competição entre países e cidades na atração de investimentos e recursos. Buscando se inserir neste contexto e se posicionar no mercado global, as cidades buscam redescobrir e reinventar suas tradições e identidades nas práticas urbanísticas, como ressalta Vicente Del Rio (2001). Neste contexto, diversas cidades ligadas a rios, lagos e mar passaram a desenvolver projetos em suas áreas de margens e orlas, uma vez que estes espaços estão tradicionalmente cobertos de simbolismos, histórias e memórias, apresentando assim um grande potencial espacial, e econômico, a ser explorado.

Buscando discutir a importância destes espaços na concertação e construção social da cidade contemporânea, e de que modo as ações políticas podem influenciar, positivamente ou negativamente, este processo, o trabalho aqui exposto procura refletir sobre as diferentes formas de abordagens na transformação e reestruturação urbana de dois projetos contemporâneos de intervenção portuária: o projeto Cais Mauá, em Porto Alegre, Brasil, e o projeto Auckland CBD Waterfront em Auckland, Nova Zelândia.

Duas cidades portuárias que apresentam processos bastante diferenciados de reestruturação de suas áreas portuárias. Auckland representa um caso recente interessante. Embora apenas parte do projeto da orla tenha sido implementado, vê-se que os espaços públicos são a ênfase da transformação. Os espaços destinados ao lazer e a circulação pública já foram executados, estando já disponíveis para o uso e apropriação da população em geral, sem que as grandes intervenções privadas sequer tenham saído do papel. Além disso é possível observamos a participação ativa dos cidadãos neste processo, onde suas reivindicações e demandas por mais espaços públicos e parques, acarretaram em significativas mudanças no projeto inicial. Porto Alegre, por sua vez, tem seu processo de transformação da orla portuária ainda em andamento, representando uma oportunidade

para a discussão dos melhores caminhos para esta reformulação, incluindo uma possível participação cidadã na construção do futuro da sua cidade.

A hipótese aqui discutida é de que a participação social nos processos de intervenção em áreas urbanas significativas da cidade, contribui para a construção de espaços que atendam e respeitem as necessidades locais, tornando-se espaços de forte urbanidade. Refletindo assim, em transformações urbanas sólidas a partir da valorização dos espaços patrimoniais e do diálogo participativo.

2. Grandes projetos urbanos e a reestruturação das áreas portuárias centrais

Entende-se por Grandes Projetos Urbanos (GPU's), também conhecidos como Grandes Intervenções Urbanas ou Megaprojetos (ULTRAMARI; REZENDE, 2007) as iniciativas de renovação urbana de grandes dimensões técnicas e financeiras concentradas em determinados setores da cidade. Tais projetos combinam, em sua grande maioria, agentes públicos e privados, cujos investimentos e intervenções seguem um plano urbanístico pré-estabelecido, podendo se apoiar no redesenho do espaço urbano e arquitetônico, em normas legais específicas e em novas articulações institucionais e formas de gestão. (SOMEKH; CAMPOS NETO, 2005).

Segundo Sanchez et al (2004), fazem parte da combinação básica utilizada na implantação dos GPU's a construção de equipamentos culturais e de serviços, a ampliação do número de ofertas habitacionais próximos aos centros financeiros e comerciais e a criação de áreas públicas junto a orla, objetivando aumento das receitas com turismo e do índice de emprego e a melhora na auto-estima dos habitantes.

Uma das linhagens desses Grandes Projetos de Intervenção Urbanística que tem sido mais notabilizada nas últimas décadas é a dos waterfronts – intervenções em áreas portuárias, de frentes marítimas ou ribeirinhas. São fragmentos do território urbano que estão sujeitos a um novo ciclo de refuncionalização em que predominam imagens paralelas de riqueza e decadência históricas expostas às “experiências inovadoras”, com o objetivo manifesto de reintegrar áreas “degradadas e vazias” ao espaço socioeconômico das cidades modernizadas (SANCHEZ, et al, 2004).

A partir dos anos 80, tornou-se uma constante mundial a discussão em torno de políticas visando a transformação e a reestruturação destas áreas portuárias centrais que se encontravam em processo de deterioração e, em alguns casos, de completo abandono. Cidades em diversas partes do mundo “redescobriram” e “resgataram” a relação com sua

orla através de projetos urbanos pontuais de renovação da sua área portuária, que, com diferentes estratégias, resultaram no incremento da infra-estrutura local, na melhoria da acessibilidade - sua conexão com a cidade consolidada e no acesso à água -, em ações para a despoluição de suas águas, e no reaproveitamento e resgate da paisagem e do patrimônio edificado existente.

Para que tais projetos se materializem em sua plenitude, tanto do ponto de vista econômico, funcional, social e ambiental, Haarhoff (2016) chama a atenção para alguns fatores que podem influenciar no seu sucesso: a necessidade de ações colaborativas entre os envolvidos; a transparência e o conhecimento de todos no processo e nas suas várias etapas; a existência de um projeto inclusivo que esteja alinhado com objetivos mais amplos de planejamento e desenvolvimento urbano da cidade; e, principalmente, a entrega de significativos benefícios públicos à cidade e seus habitantes. Segundo Harvey (1996) e Madanipour (2006), bons projetos não são apenas resultados estéticos, mas envolvem processos mais complexos e incluem muitos atores.

Madanipour (2006) chama também a atenção para a criação de áreas diversificadas, agradáveis aos pedestres, que atraiam e atendam à diferentes públicos: idades, gênero, renda, estilo de vida e nível educacional. Estas são características importantes a serem consideradas nestes projetos. O mesmo autor salienta ainda a relevância de se criarem espaços mais acessíveis fisicamente, inclusivos socialmente e focados no incremento da interação social.

A valorização das especificidades e dos atributos locacionais, a valorização dos espaços públicos e a inclusão da população nos processos decisórios são aspectos defendidos por vários autores como catalizadores dos anseios da população quando tratamos de grandes projetos urbanos (DEL RIO, 1996; PORTAS, 2003; MADANIPOUR, 2006; HAARHOFF, 2016).

Acredita-se ainda, assim como ressalta Simões (1994), que tais projetos devam ser baseados no uso de referenciais humanos na escala dos espaços produzidos, na valorização dos marcos históricos e simbólicos existentes, no incremento das atividades de turismo e lazer, e, principalmente, na ampliação da uma consciência ecológica e sustentável de desenvolvimento urbano.

3. Identidade Portuária: o valor simbólico do lugar

Cidades são formadas pelo conjunto da sua materialidade, suas construções propriamente ditas, e de sociabilidades, visto que, são erigidas pela mão do homem (PESAVENTO, 2002).

Para seus usuários, elas são percebidas, não como um todo, mas a partir de suas partes com as quais as pessoas se identificam ou estabelecem vínculos (LYNCH, 1990; DEL RIO, 2001). Dessa percepção fragmentada surgem associações com marcos, monumentos, elementos e espaços da cidade que se destacam física e afetivamente do conjunto, funcionando como mediadores de referência e de ancoragem para a noção de identidade dos cidadãos, elementos “carregadores” da memória e da história da cidade.

As áreas portuárias são tradicionalmente repletas dessas memórias e histórias. Projetos de reestruturação urbana nesses locais representam a possibilidade de gerar espaços que permitam não apenas o encontro e a sociabilidade na esfera pública, mas também o resgate da relação dos seus habitantes com a sua história, preservando parte da sua memória e fortalecendo os laços sociais com o lugar.

No atual contexto globalizado, no qual há uma competição constante entre as cidades, projetos urbanos que se utilizam da preservação da história e da identidade, podem auxiliar na atração de investimentos, pois esses investimentos são baseados em atributos reais de um lugar, mas também no modo como os locais são percebidos e na sua capacidade de gerar imagens, como áreas diferenciais nas cidades que aproveitam características naturais e histórico-culturais presentes na vivência e no imaginário da população (DEL RIO, 2001).

Castello (2007), sustenta que o termo lugar representa um espaço qualificado da cidade que contem significados profundos para a população, sendo resultado de um somatório de fatores físicos e psicológicos. Assim, diversas cidades têm buscado produzir a valoração dos espaços a partir da percepção que as pessoas tem, ou virão a daquele determinado espaço.

Projetos urbanos de qualidade devem criar espaços com identidade, com sentido de lugar. Promovendo a diversidade e o convívio público. Nesse sentido, acredita-se que qualquer intervenção urbana deve buscar a construção da urbanidade. O conceito de urbanidade é constantemente abordado por diversos autores. Descrevemos urbanidade como o ato de ser urbano, o estilo de vida urbano, relacionado-o às atitudes ou refinamento das maneiras. Jane Jacobs (2000) atrelava o conceito à ideia de qualidade de vida urbana, à formação de lugares com intensidade de interações sociais, nos remetendo à vitalidade e à diversidade urbana. Jan Gehl (2010) considera-o como a dimensão humana na cidade. Para Aguiar (2012, p.1), o conceito de urbanidade “[...] se refere ao modo como espaços da cidade acolhem as pessoas”. Espaços hospitaleiros versus espaços inóspitos.

A reestruturação de áreas portuárias visa trazer urbanidade a estas áreas; uma nova vitalidade, tanto do ponto de vista econômico quanto do ponto de vista funcional, social e

ambiental. O restauro e a requalificação urbana de setores degradados, tenta relacionar-se à memória coletiva, utilizando contribuições significativas do passado, suscitando a tradição e a memória, sem inibir o avanço da modernidade (SIMÕES, 1994).

4. A participação social na construção do espaço urbano

A produção do espaço urbano envolve uma miríade de agentes. Esses, materializam a forma física das cidades a partir de suas ações, individuais ou articuladas em redes, buscando maximizar a satisfação de seus interesses, muitas vezes, diversos e contraditórios, na produção do espaço urbano (BOTELHO, 2007; CORREA, 2012; MADANIPOUR, 2006). Nesse processo, um bom projeto pode ser usado como instrumento na redução das tensões existentes entre os diversos agentes, uma vez que todos ganhem com a transformação do espaço urbano (MADANIPOUR, 2006).

Intervenções nos espaços públicos são uma importante oportunidade para incorporar processos democrático de tomada de decisão, trazendo a essas áreas as demandas de interesse comum e oportunizando o aumento da qualidade de vida da população (MADANIPOUR, 2006).

Na atual economia globalizada, o poder público perdeu grande parte do seu papel de produtor da cidade, mas mantém sua responsabilidade fundamental na definição do regramento que permitirá essa construção. Se o poder público adotar uma postura agindo como a iniciativa privada tomará decisões semelhantes às do mercado, buscando ampliar principalmente o valor de troca, entretanto, cabe ao poder público prover o valor de uso à cidade, criando um balanço com o valor de troca, ao invés de ser regido principalmente por esse (MADANIPOUR, 2006). Assim, acredita-se que sua atuação é fundamental em um esforço constante de promover a coordenação e articulação entre os diversos agentes, incluindo especialmente a população nos processos de construção da cidade (HARVEY, 1996).

5. Um conto de duas cidades¹

Aqui analisamos os processos de desenvolvimento dos projetos para o Cais Mauá, em Porto Alegre e o Waterfront CBD, em Auckland (Figura 1).

¹ Em referência ao romance histórico de autoria de Charles Dickens: *A Tale of Two Cities*.



Figura 1 – Vista aérea do projeto Cais Mauá em Porto Alegre (esquerda) e do projeto Auckland CBD Waterfront em Auckland (direita). Fonte: Google Earth (GeoEye 2016).

5.1. O caso de Auckland

Auckland representa um caso recente de reestruturação da sua área portuária bastante interessante e peculiar. Embora apenas parte da totalidade do projeto de transformação da orla tenha sido implementado até o momento, vê-se que os espaços públicos são a ênfase desta transformação, tendo sido, vários deles, executados antes das intervenções privadas, já estando os mesmos disponíveis para uso e apropriação da população.

O processo de abertura e transformação do porto de Auckland, para atividades residenciais, comerciais e de lazer, iniciou-se em 1996, com a reformulação de uma área conhecida como Viaduct Basin (hoje chamado de Viaduct Harbour). Esse processo foi impulsionado pelas mudanças locais nas atividades portuárias da cidade e pelas preparações para os campeonatos mundiais de iatismo (America's Cup e Louis Vuitton Cup) sediados em Auckland em 1999 e 2000, respectivamente (BOGUNOVICH; WAGNER, 2010; ROBERTS; DUGUID, 2011). Nos últimos anos, Westhaven e Wynyard Quarter receberam intervenções, estando o último em processo de execução no momento (Figura 2).



Figura 2 - Wynyard Quarter: antes (esquerda) e após (direita) as intervenções propostas. Fonte: Wynyard Quarter: Urban Design Framework (2007).

Nas duas últimas décadas uma série de planos e documentos estratégicos foram desenvolvidos pelos conselhos de Auckland, tanto na esfera local (City Council) quanto na regional (Auckland Council)², visando o planejamento e o desenvolvimento dos 4km que representam a área portuária central da cidade. Dentre eles destacam-se:

- Auckland Waterfront Vision 2040: publicado em 2005 - Auckland Council e City Council;
- Wynyard Quarter: Urban Design Framework: publicado em 2007 - City Council;
- Auckland City Centre Waterfront Masterplan: publicado em 2009 - City Council;
- The Waterfront Plan: publicado em 2012 - Auckland Council.

Estes planos e visões destacam-se pelos mecanismos de consulta popular que propiciou revisão e alteração de partes dos planos, incorporando e demonstrando os desejos da população para a transformação da orla. Entre os exemplos de alterações realizadas nos planos pelas demandas da população pode-se citar o aumento significativo de área destinadas à parques nas propostas para o Wynyard Quarter entre os anos 2005 e 2007 (Figura 3). O Auckland Waterfront Vision 2040 trouxe também, como principal contribuição, um planejamento global para toda a extensão da orla, estabelecendo princípios a serem seguidos nos projetos futuros.

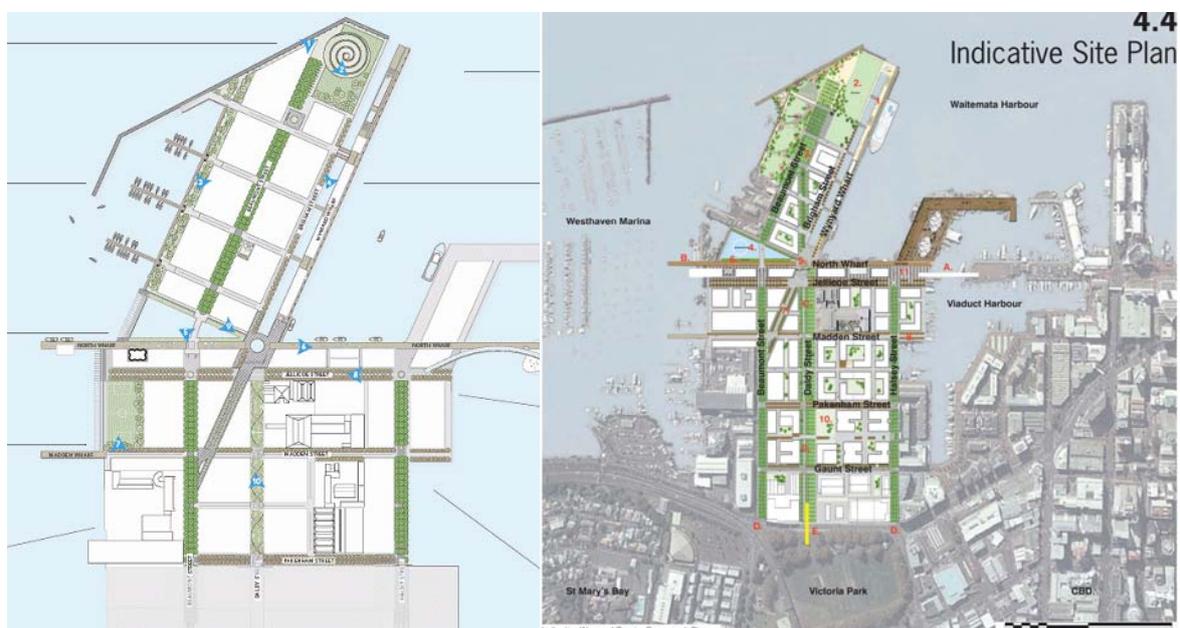


Figura 3 - Aumento significativo das áreas destinadas a parques nas propostas para o Wynyard Quarter entre 2005 e 2007. Fonte: Blue Book (2005) e Wynyard Quarter: Urban Design Framework (2007).

² Entre esses: Viaduct Basin – Towards 2000 (1996), Western Reclamation Area (1998), Harbour Edge/Waterfront - 2000 (1998), The Harbour Edge Report (1992), Auckland Waterfront Advisory Group – AWAG (2003), Auckland Waterfront Vision 2040 (nov 2005 - Auckland Regional Council and Auckland City Council), CBD Waterfront Master Plan (2009), Wynyard Quarter Urban Design Framework (Bogunovich; Wagner, 2010). Mais recentemente pode-se apontar também o Auckland City Centre Waterfront Masterplan (2012) e Auckland Plan (2012).

Após a publicação do Auckland City Centre Waterfront Masterplan, foi criada, em 2010, a Auckland Waterfront Development Agency, mais conhecida como Waterfront Auckland, uma agência de desenvolvimento destinada a planejar, conceber e executar projetos na área da orla de sua propriedade. Tal agência objetiva otimizar o desenvolvimento e a gestão dos ativos da orla, com a intenção de gerar retornos comerciais sustentáveis a longo prazo, e entregar projetos públicos não-comerciais permitindo que assim se alcance a visão acordada para a orla. Assim, a Waterfront Auckland contribuiria com os objetivos do Waterfront Masterplan, de oferecer mais benefícios econômicos, sociais, ambientais e culturais para Auckland.

Em 2012, foi apresentado o Waterfront Plan, atualmente o documento em vigor no planejamento da orla. Este plano, não estatutário, estabelece visões e metas para o desenvolvimento à longo prazo da orla do centro da cidade. Foi desenvolvido de forma integrada e em conjunto com outros planos desenvolvidos com base no Auckland Plan (plano municipal que estabelece as estratégias de longo prazo para toda a cidade) (WATERFRONT AUCKLAND, 2012).

Ao longo do processo de planejamento houve uma forte demanda apoiando à melhoria do acesso público à orla (acessibilidade e segurança), à manutenção das características do lugar (incluindo indústrias marítimas e da pesca), à criação de novos parques e espaços abertos, eventos e atividades (WATERFRONT AUCKLAND, 2012).

Em complemento a esses documentos alguns projetos³, realizados nos últimos anos, demonstram a filosofia usada para a orla central de Auckland: intervenções que articulam diversas escalas do espaço urbano e um planejamento de desenvolvimento setorial de longo prazo, consolidando primeiro a ocupação de determinadas áreas e evitando assim intervenções fragmentadas e desconectas.

O Waterfront Plan introduz cinco diretrizes para o desenvolvimento da orla:

- Diretriz Azul-verde: atendendo aspectos relacionados à resiliência e minimizando impactos sobre o ambiente natural;
- Diretriz Pública: criação e melhora dos espaços públicos, oportunidades para recreação, facilidades e eventos, em ambiente natural qualificado;
- Diretriz Smart Working: buscando atrair alto valor inovativo, negócios criativos e ecológicos, articulados à manutenção da indústria pesqueira, marinas, esportes náuticos e atividades portuárias;

³ Viaduct Events Centre/Halsey Street Wharf; North Wharf/Jellicoe Street/Jellicoe Plaza; ASB Bank Headquarters (BOGUNOVICH; WAGNER, 2010).

- Diretriz Conectada: aumento da acessibilidade à área, melhora dos percursos para pedestres e ciclovias, apoiar alternativas de transporte de passageiros de baixo impacto;
- Diretriz Habitável: diversidade e mix de atividades integradas à espaços públicos, acesso à serviços e facilidades.

A elaboração do Waterfront Plan foi apoiada pela consulta da população em diversas instâncias e através de diferentes técnicas. O rascunho do plano, de Setembro de 2011, foi alvo de consulta pública, que tinha como objetivo, além de informar a população sobre o plano e suas diretrizes, receber um retorno sobre as suas propostas⁴. O resultado dessa consulta apontou um retorno positivo para a maioria dos participantes (83% apoiava a direção geral do plano e 84% indicava que a orla seria um local para se orgulhar) (WATERFRONT AUCKLAND, 2012).

Os aspectos que mais se destacaram favoravelmente foram: a criação de uma orla mais amigável; o aumento do acessibilidade ao público e a previsão de mais espaços públicos com foco primordial em ciclovias e passeios de pedestres; o aumento dos serviços de transporte públicos e sua integração à outros modais (incluindo catamarãs e VLTs); a criação de uma orla mais ativa e atraente para os visitantes; o respeito à identidade do lugar; a manutenção da orla como uma "orla de trabalho" (indústria pesqueira e atividades portuárias de pequena escala); e a qualidade dos projeto de lazer e espaços públicos implantado até aquele momento no Wynyard Quarter (WATERFRONT AUCKLAND, 2012).

Entre as preocupações apontadas estavam: os altos custos do projeto; a priorização de investimentos na área portuária em detrimento de outros setores da cidade; o excesso de áreas dedicadas ao pedestre em detrimento do acesso veicular privado e a falta de mais vagas para estacionamento; o possível impacto econômico sobre o comercial da área central da cidade; e de como o setor residencial e comercial se desenvolveria no futuro. (WATERFRONT AUCKLAND, 2012).

Além do retorno desta consulta popular, uma avaliação do plano, por especialistas internacionais, foi encomendada, sendo esta também, ao lado de outros trabalhos técnicos, incorporada ao documento final. Vê-se aqui um esforço de socialização do plano com a população, buscando que as transformações desses espaços urbanos sejam feitas a partir de uma construção coletiva.

⁴ Foram realizadas diversas técnicas de consulta da população: comunicados de imprensa, sites, cópias do plano em bibliotecas e centros comunitários, formulário on-line e impresso de comentários, oágina no Facebook, apresentações públicas (community roadshow), reuniões públicas com as partes interessadas e o público na Waterfront Auckland, assembléias com comunidades tradicionais Maori, engajamento com conselhos locais, conselhos consultivos e organizações (WATERFRONT AUCKLAND, 2012).

Em relação ao projeto da área denominada Wynyard Quarter, apesar de ainda precisar de alguns anos para ser finalizado, os espaços públicos e algumas atividades comerciais (cafés, bares, restaurantes) já estão concluídos, sustentando um considerável interesse público. Observando os projetos já implementados nessa área, destacam-se: a manutenção do mercado de peixes, armazéns e silos antigos, patrimônio industrial existente na área; a valorização do pedestre e do espaço público (criação de novas áreas de recreação, adoção de estratégias de trânsito veicular controlado e de poucas áreas destinadas à estacionamento de veículos individuais); a valorização da paisagem e a criação de espaços de contato com a água (trapiches, decks de caminhada, arquibancada para a água) (Figura 4). Alia-se a isso a implementação futura de edifícios âncora culturais (museus, teatro) e mix de atividades residenciais e comerciais. Na área do Westhaven merecem destaque as intervenções realizadas nos últimos dois anos implantando um circuito de caminhada e lazer através de decks que aproximam o pedestre à água (Figura 5).

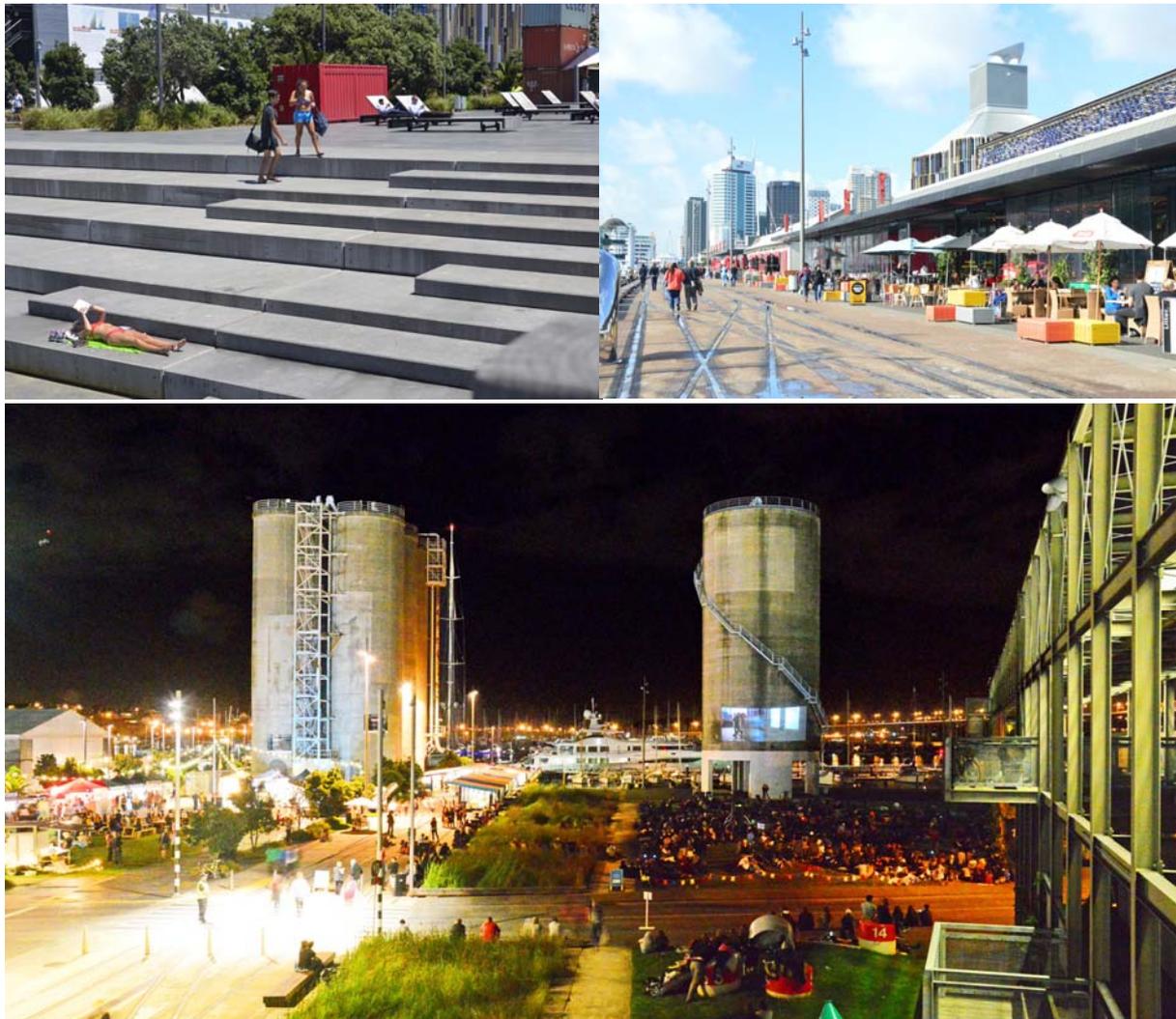


Figura 4 - Viaduct Harbour e Wynyard Quarter: espaços públicos com armazéns e silos restaurados e amplamente utilizados pela população. Fonte: os autores (2016).



Figura 5 - Westhaven decks de lazer aproximam os usuários do contato com a água. Fonte: os autores (2016).

5.2. O caso de Porto Alegre

Porto Alegre, passa atualmente pelo processo de transformação da sua orla portuária. Representa, assim, uma oportunidade para a discussão dos melhores caminhos nesta reformulação, incluindo a participação popular nas decisões que influenciaram o futuro da sua cidade. Pelo menos assim seria de se esperar de uma cidade que tem “[...] o processo de participação popular [...] como um exemplo bem-sucedido de ação comum entre Governo e sociedade civil”⁵. Será? Veremos.

A origem e o desenvolvimento inicial de Porto Alegre estão estreitamente vinculados ao Guaíba. Porém, a partir da década de 1980, a área portuária da cidade perdeu importância e foi gradativamente sendo abandonada. Nos anos 1990, foram apresentados consecutivos projetos e concursos para a reformulação dessa área, sem que nenhum, até hoje, tenha sido implementado.

O primeiro concurso nacional de ideias, ‘Muro da Mauá’ (1994), explorava possibilidades de conexão da área portuária com o centro antigo da cidade sem a retirada do muro, erguido na década de 70 com a finalidade de evitar futuras enchentes, tendo sido a mais famosa, e devastadora, a de 1941. O famigerado Muro da Mauá, assim como a avenida de mesmo nome, que delimita a zona portuária, isola o antigo porto, Cais Mauá, do resto da cidade.

Outro concurso público, ‘Porto dos Casais’ (1996), propunha uma reformulação mais profunda da área com a construção de equipamentos e novos edifícios residenciais e comerciais⁶. Esta proposta, e seu futuro plano de implementação de 1998, representaram o primeiro projeto de planejamento urbano integrado para toda a área do Cais Mauá. Apesar

⁵ <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/op/default.php?p_secao=1> Acessado em 27 de Maio de 2016.

⁶ Outras propostas para a área portuária envolveram ainda a criação de um Complexo Industrial Cais do Cinema, uma Marina Pública, um restaurante do Dado bier e o Projeto Monumenta, que interviu também em diversas partes da área central da cidade.

do grande interesse despertado na população e na mídia pela realização do projeto, divergências entre o governo municipal e estadual, reforçadas pelas mudanças na cena política local, levaram o projeto a ser completamente abandonado em 1999.

Após um hiato de quase 10 anos, o governo estadual divulgou, em 2007, seu 'Plano de Negócios' para intervenção no porto, propondo uma concessão de uso com a iniciativa privada onde esta teria o direito pleno de uso sobre a área durante 30 anos, expansíveis por mais 20 anos. Em 2010 foi lançado o Edital de Concorrência 001/2010, para aprovação das propostas de revitalização da área do Cais Mauá. O consorcio Cais Mauá do Brasil venceu a concorrência para a revitalização da área, amparada por estudos e projetos de dois escritórios contratados pelo consorcio: Jaime Lerner Arquitetos Associados e b720 Fermín Vázquez.

O projeto prevê o desenvolvimento do complexo Cais Mauá em etapas, dividindo-se a área em três trechos. O programa inclui a revitalização de antigos armazéns portuários, atividades culturais, hotel, edifícios comerciais, terminal de passageiros, áreas de gastronomia, design e decoração, pequenos comércios e um shopping center⁷ (Figura 6).

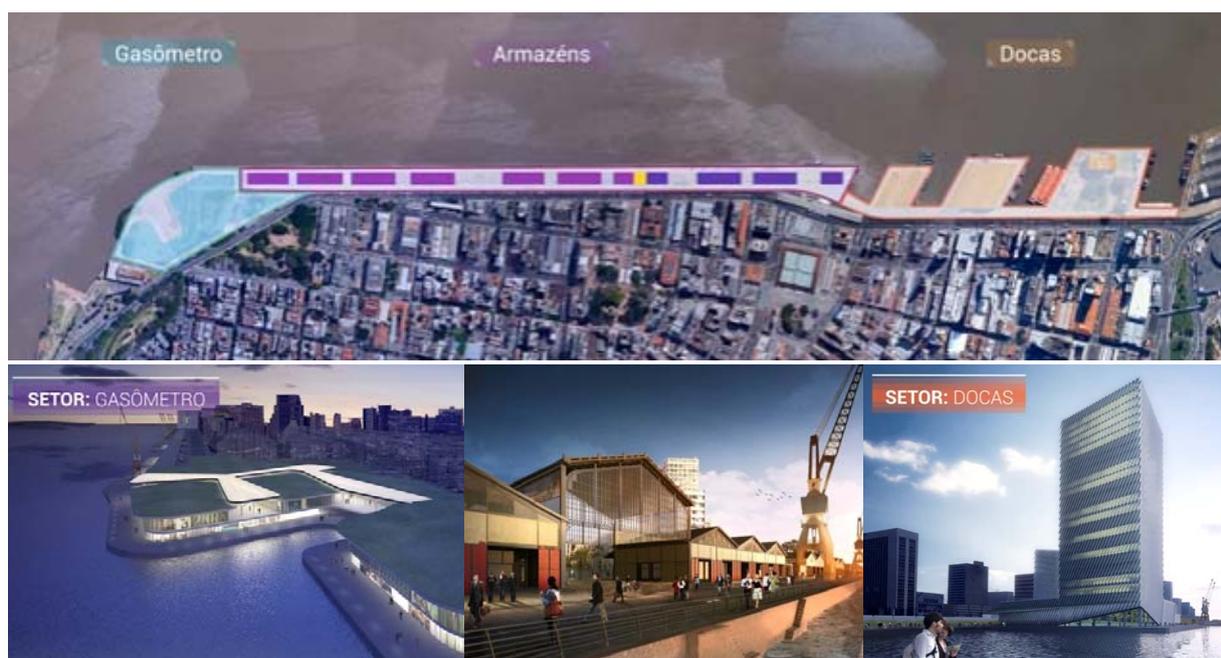


Figura 6 - Projeto Cais Mauá: Três setores de intervenção a) Gasômetro (novo shopping center); b) Armazéns (restaurados e reutilizados); c) Docas (novas torres comerciais e hotel).
Fonte: <http://vivacaismaua.com.br/> (2016).

Cabe salientar que os concursos e projetos propostos para a orla, desde os inicialmente propostos na década de 1990 até o atual, tratam-se de intervenções pontuais, que não

⁷ Ver: Viva Cais Mauá: <http://vivacaismaua.com.br/> (2016).

estão integrados a planos mais amplos ou a ações de revitalização da área central. Perde-se assim a oportunidade de aliar o atual projeto ao planejamento mais integrado de cidade.

Algumas das principais críticas ao projeto em desenvolvimento para o Cais Mauá envolvem⁸:

- a falta de transparência no processo, onde os projetos não foram claramente apresentados a população e a sua consulta se deu basicamente através de dados apresentados em audiências públicas;
- demoras no esclarecimento dos questionamentos das entidades sobre questões relativas ao projeto;
- alterações significativas no projeto vencedor da licitação em relação ao projeto recentemente divulgado como o que será executado;
- interferência na paisagem patrimonial (criação de torres mais altas que as existentes na área central e de shopping center incompatível com os armazéns históricos existentes na área);
- priorização da construção de edifícios em detrimento da criação de espaços públicos (o projeto prevê a construção de um shopping center, em uma das extremidades do porto, junto à água e em local de ampla visualização da paisagem das ilhas, do rio e pôr do sol);
- excesso de áreas de estacionamentos (previsão de cerca de 4.000 vagas de estacionamento) e falta de incentivos ao uso de transportes públicos e meios alternativos de locomoção.

As críticas levantadas salientam as dificuldades dos gestores públicos de socializar as discussões e decisões com a população. Perde-se, assim, oportunidades de atender a demandas de maiores porções de usuários e de integrá-los na transformação de uma das áreas de maior importância histórica da cidade.

Cabe salientar que em paralelo à realização desses concursos e projetos a área do cais foi, até 2013, utilizada para diversos eventos ligados especialmente à cultura: Feira do Livro, Bienais de Arte do Mercosul, Fórum Social Mundial, Mix Bazaar, entre outros. Hoje, as obras estão paralisadas e o acesso ao Cais Mauá esta vetado para todo o público.

6. Considerações Finais

⁸ Ver: Cais Mauá de todos: <https://www.facebook.com/caismauadetodos>; Jornal Ja: <http://www.jornalja.com.br/exclusivo%C2%ADas%C2%ADrespostas%C2%ADdo%C2%ADcais%C2%ADmaua%C2%ADaos%C2%ADquestionamentos%C2%ADda%C2%ADCidania/>; Relatório Análise técnica EIA/RIMA - Revitalização do Cais Mauá: http://www.observatoriodasmetrolopoles.net/images/abook_file/analise_caismaua.pdf; Jornal do Comércio: http://jcrs.uol.com.br/_conteudo/2016/04/geral/494989-criticos-do-modelo-de-revitalizacao-do-cais-maua-promovem-abracaco.html; Sul 21: <http://www.sul21.com.br/jornal/manifesto-de-professores-da-ufrgs-em-defesa-do-cais-maua-sugerido-por-rafael-kruter-flores/>.

A construção de uma nação se apoia na preservação e na continuidade de sua história e de sua memória. Conciliar o passado, possuidor das memórias, emoções e sentimentos de um povo, à uma ideia de futuro, de mudança, com todas as suas incertezas e expectativas, é o grande desafio que nossas cidades enfrentam nos dias de hoje.

Buscou-se aqui discutir e refletir sobre as transformações urbanas ocorridas em dois contextos distintos: o Waterfront CBD Project, em Auckland, e o projeto Cais Mauá, em Porto Alegre, entendendo que a participação social na construção desses processos contribui, não só para a construção de espaços que atendam e respeitem as necessidades locais, tornando-os espaços de forte urbanidade, mas também catalizadores da história e da memória coletiva da cidade.

Desde a antiguidade, espaços públicos são carregados de valores simbólicos para seus usuários. Se bem concebidos, estes espaços representam poderosos instrumentos na geração de significado social para a população, fornecendo base para identidades sociais nas sociedades globalizadas (MADANIPOUR, 2006).

O projeto do Waterfront CBD mostra-se um exemplo por adotar o espaço público como o principal elemento transformador e também por suas iniciativas de concertação entre os agentes. O projeto Cais Mauá, por sua vez, representa, até o momento, uma oportunidade perdida, se observarmos a falta de diálogo, transparência e participação da população na construção do projeto; na construção da sua cidade.

Acredita-se que qualquer intervenção urbana deva ser baseada no atendimento das demandas de seus usuários, possibilitando transformações sólidas a partir da valorização do diálogo participativo. Vê-se, em exemplos como o de Auckland, a importância de projetos urbanos que possuam transparência e ações colaborativas fortes entre os diversos agentes envolvidos no processo, garantindo assim benefícios públicos a todos os que buscam a diversidade e a inclusão social.

Por fim, é importante salientar que intervenções tão significativas para a escala local devam estar alinhadas a estratégias de um planejamento integrado total de cidade, evitando assim, que se tornem ações pontuais e fragmentadas.

BIBLIOGRAFIA

Aguiar, Douglas. Urbanidade e a qualidade da cidade. *Arquitextos*, São Paulo, ano 12, n. 141.08, Vitruvius, mar. 2012
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.141/4221>>.

Botelho, Adriano. *O Urbano em Fragmentos: A Produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário*. São Paulo: Annablume; Fapespe, 2007.

Bogunovich, Dushko; Wagner, Cesar. Showcasing Green Urbanism on Waterfront: A Comparative Study of Porto Alegre and Auckland. In: *54th International Federation for Housing and Planning (IFHP)*, World Congress 2010. Porto Alegre, 2010.

Castello, Lineu. *A percepção de lugar: repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo*. Porto Alegre: PROPAR-UFRGS, 2007.

Correa, Roberto. Sobre Agentes Sociais, Escala e Produção do Espaço: um texto para discussão. In.: CARLOS, A. F.; SPOSITO, M. E. B. (orgs.). *A produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2012.

Del Rio, Vicente. Cidade da Mente, Cidade Real: Percepção Ambiental e Revitalização na Área Portuária do RJ. In: Del Rio, Vicente; Oliveira, Livia de (org). *Percepção Ambiental: a experiência brasileira*. São Paulo: Studio Nobel; São Carlos, SP: Universidade Federal de São Carlos, 1996.

Del Rio, Vicente; Iwatta, Nara. A Orla Marítima Carioca: Pós-Modernidade, Urbanismo e Representação Social da Realidade. In: *OLAM – Ciência & Tecnologia*. Rio Claro, Vol. 1, no 2, p.212 – 230. Novembro / 2001.

Gehl, Jan. *Cities for people*. Washington, Covelo, London, Island Press, 2010.

Haarhoff, Errol. Shaping Places: A Role of Urban Design. In: *Architecture New Zealand*, mar./ abr., p. 29-31, 2016.

Harvey, David. “Do gerenciamento ao empresariamento: transformação da administração urbana no capitalismo tardio”. *Espaço & Debates*, n o 39, 1996.

Jacobs, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo, Martins Fontes, 2000.

Lynch, Kevin. *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 1990.

Madanipour, Ali. Roles and Challenges of Urban Design. *Journal of Urban Design*, jun, 11 (2), p. 173-193, 2006.

Pesavento, Sandra Jatahy. Memória, história e cidade: Lugares no tempo, momentos no espaço. *ArtCultura*. Uberlândia_MG, vol.4 , nº 4, p.23-35, junho 2002.

Portas, Nuno. Opções de estratégia e forma urbanas. In: PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João (orgs.). *Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades*. 2 ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007. (Capítulo IV, p. 94-108).

Portas, Nuno. El surgimiento del proyecto urbano. In: *Perpectivas urbanas / Urban perspectives*, nº 3, 2003 [Barcelona], 13 p.

ROBERTS, Nick; DUGUID, John. The Wynyard Quarter Project – Transforming Auckland’s Waterfront. In: *New Zealand Planning Institute Conference*. Wellington, 2011. http://www.planning.org.nz/Folder?Action=View%20File&Folder_id=217&File=ROBERTS_DUGUID_2011.pdf

Sanches, Fernanda; Bienenstein, Glauco; Canto, Bárbara; Benedicto, Danielle; Pcinatto, Leonardo. Produção de Sentido e Produção do Espaço: convergências discursivas nos grandes projetos urbanos. In: *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, nº 107, p. 39-56, jul/dez. 2004

Simões, José Geraldo. *Revitalização de Centros Urbanos*. São Paulo: Polis – Instituto de Estudos, Formação e Assessoria em Políticas Sociais. 1994.

Soja, Edward. Six Discourses on the postmetropolis (Seis discursos sobre la postmetrópolis). *Urban 2.03* (ETSAM Madrid). 1998. p. 31-50.

Somekh, Nadia; Campos Neto, Candido Malta. Desenvolvimento local e projetos urbanos. *Arquitextos*, São Paulo, ano 05, n. 059.01, Vitruvius, abr. 2005 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>>.

Ultramari, Clóvis; Rezende, Denis. Grandes projetos urbanos: conceitos e referências. In: *Ambiente Construído*, Porto Alegre, v. 7, n. 2, p.7-14, abr./jun. 2007.

Waterfront Auckland. *The Waterfront Plan 2012*, Auckland: Waterfront Auckland, 2012.