

## A Revitalização do Cais Mauá – Por uma outra possibilidade<sup>1</sup>

Otávio Augusto Vieira<sup>2</sup>

### RESUMO

A revitalização do Cais Mauá vem sendo discutida desde o início dos anos 80 e, ao longo desses anos, diversos projetos não saíram do papel. Atualmente, o “Projeto Cais Mauá”, vencedor do Edital 2010 lançado pelo Estado do RS, está próximo de iniciar suas obras. Esse artigo apresenta as principais etapas jurídico-administrativas até a assinatura do contrato entre Estado do Rio Grande do Sul e o Grupo Cais Mauá Brasil S.A; logo apresenta o projeto vencedor. A partir de uma pesquisa de campo utilizando-se do Método Etnográfico Urbano, mostra então as des(conexões) entre a área portuária a ser revitalizada e o entorno, desvelando um total de 8 Cenas, sendo a Cena 1 o Cais Mauá. Por fim, diante da principal crítica por nós apontada, o envio de apenas uma proposta de projeto para o Edital da Concorrência, apresentamos outra possibilidade para a revitalização do Cais Mauá, menos inspirado nos modelos globais e mais direcionado às necessidades locais.

Revista Rosa dos Ventos  
4(I) 25-39, jan-jun, 2012  
© O(s) Autor(es) 2012  
ISSN: 2178-9061  
Associada ao:  
Programa de Mestrado em Turismo  
Hospedada em:  
<http://ucs.br/revistarosadosventos>



**Palavras-chave:** Turismo.  
Espaços portuários.  
Revitalização. Cais Maua. Porto Alegre-RS-Brasil.

### ABSTRACT

**Pier Maua revitalization - For another possibility.** The Cais Mauá waterfront regeneration has been discussed since the eighties and since then many projects were presented but were not carried out. In 2010, the Notice of Competition 2010 released by the State of Rio Grande do Sul had the “Cais Mauá Project” as the winner, and the revitalization is about to start. First, the article presents the main steps until the signature of the contract between the State and the Group Cais Mauá brasil S.A., then it

**Keywords:** Tourism. Waterfront.  
Revitalization. Pier Maua. Porto Alegre-RS, Brazil.

<sup>1</sup> Na **Revista Rosa dos Ventos** Vol. 2 (1) (2010) foi publicado o artigo intitulado “Um olhar sobre a revitalização do bairro de Puerto Madero, em Buenos Aires”, que reporta estudo da fase inicial da pesquisa de mestrado, concentrada em Buenos Aires, Argentina. O objeto final da dissertação foi o estudo de aproximação entre os espaços portuários de Puerto Madero, naquela cidade, e do Cais Mauá, em Porto Alegre-RS. Logo, esse segundo texto na RRV, que abordará a revitalização do Cais Mauá e suas relações com o entorno, reporta a segunda fase do trabalho de campo da dissertação. Ainda com relação ao primeiro artigo publicado, embora pertinente, foi um estudo inicial de Puerto Madero, sendo possível aprofundar-se no tema consultando a dissertação mencionada.

<sup>2</sup> Bacharel em Turismo. Mestre em Geografia pela Universidade federal do RS

presents the project itself. Second, based on the fieldwork which was applied the Urban Ethnographic Method, it is shown the dis(conexions) between the waterfront and its surrounding areas by describing eight Scenes – being the Scene 1 the Cais Mauá harbor. At last, based on our main criticism, the fact that it was sent just one project to the Notice of Competition 2010, it is presented another possibility to the Cais Mauá regeneration, less inspired by the global models and more targeted to the local needs.

## INTRODUÇÃO

O Cais Mauá é um porto localizado ao lado do Centro Histórico de Porto Alegre-RS, e o debate sobre sua revitalização ocorre desde o final dos anos 1980. Desde então, diversos projetos foram sugeridos para esse espaço portuário, entretanto, todos ficaram apenas no papel. Atualmente, o projeto denominado “Projeto Cais Mauá do Brasil”, vencedor do Edital de Concorrência para propostas de ocupação da área, lançado e assinado no ano de 2010, encontra-se em fase final de negociação para o início das obras.

Nesse artigo, os primeiros temas abordados serão: os projetos anteriores para o Cais Mauá, apresentação e análise do projeto atual, as relações jurídico-administrativas que permitem a realização do projeto e, finalmente, o trabalho de campo. Neste serão abordadas as (des) interações existentes entre a área a ser revitalizada e as do entorno. Para tal, utilizou-se o método da etnografia urbana (MAGNANI, 2000), na tentativa de desvelar as relações que se dão no entorno do Cais Mauá e de buscar a integração sócio-urbanística das áreas do entorno com o projeto do Cais. O estudo origina sete Cenas que, sugere-se, sejam integradas com o foco do projeto de revitalização (Cena 1).

Em artigo anterior foram discutidos os conceitos de Revitalização Portuária ou de Frentes-de-Água (BISCHOF, 2007; KOKOT, 2009), Fragmentação Sócio-Espacial (SOUZA, 2008), Cenário, Atores e Peçaço (MAGNANI, 2000), Fronteiras e Limite (MARTINS, 1998), Região de Fronteiras (HANNERZ, 1997) e Fronteiras Simbólicas (CASTROGIOVANNI e GASTAL, 2006), todos eles relevantes, mas não impeditivos para a compreensão desse texto. Nesse momento, descreve-se apenas o conceito de Cena, palavra utilizada para nomear cada uma das áreas estudadas. Como conclusão do estudo de aproximação entre a revitalização dos portos de Buenos Aires e Porto Alegre, chegou-se às seguintes conclusões:

\* Três aspectos levam a crer que Puerto Madero, em Buenos Aires, teve o que necessitava para sua revitalização, no momento certo. São eles: quase um século de abandono da área, o momento político-econômico neoliberal do governo de Carlos Menem (1989-1999) na época do projeto e a altíssima atividade turística presente na cidade.

\* Por sua vez, em Porto Alegre, o turismo que se destaca é o de negócio, e se percebe maior presença de moradores locais do que turista, nos pontos turísticos da cidade. Assim, o discurso dos entes públicos e privados responsáveis pelo Cais Mauá de fomento ao Turismo parece apenas servir como justificativa para apropriação do espaço público pelos mesmos, sem que venha a refletir em um aumento representativo na chegada de turistas à cidade.

\* Assim, visto que uma cidade turística se faz com um conjunto de atrativos, e não com apenas um, aspira-se um projeto para o Cais Mauá distinto daquele de Puerto Madero; um modelo menos inspirado nos padrões globais e mais direcionado às necessidades locais.

Como consequência dessas conclusões e baseados nos estudos previamente realizados, apontam-se outra possibilidade de projeto para o Cais Mauá, aqui denominado como Projeto Cais Mauá Integrado.

## OS DIFERENTES PROJETOS DE REVITALIZAÇÃO PARA O CAIS MAUÁ

Caso o porto da Capital seja desativado, os prédios poderiam ser usados, segundo Curtis, como um centro cultural e um espaço privilegiado para o lazer (ZERO HORA, 1983, p.28).

Muito antes dos primeiros editais e projetos de revitalização serem propostos para o Cais Mauá, já se imaginava a possibilidade de transformar o espaço do Cais em um centro de cultura, negócios e lazer. A nota do jornal Zero Hora, datada de 1983, é o mais antigo documento encontrado a tratar sobre essa possibilidade. Diversos projetos já foram propostos para a área do Cais Mauá, e não concretizados. O primeiro deles foi o Caminho do Porto (1991), logo vieram o Porto dos Casais (1996), o Complexo Cinematográfico do RS (2000) e a formação de uma Comissão de Revitalização para o Cais Mauá (2005), que serviu de base para o projeto atual.

No ano de 2005 foram encerradas as operações portuárias no local. Na placa localizada no Pórtico Central do Cais Mauá encontra-se escrito: Seguem como portos operacionais os Cais Marcílio Dias e Navegantes<sup>3</sup>. Em 2007, após dois anos de estudos para definir normas básicas para a destinação da área, o governo de Yeda Crusius (2007 – 2010) convoca a iniciativa privada a participar da elaboração de um novo projeto. Entretanto, antes de apresentar o Edital e o Projeto vencedor, discutir-se-á o tema relativo aos entes público responsáveis pela área do porto Cais Mauá, pois vários passos foram percorridos até o lançamento do Edital da Concorrência para a revitalização do Cais Mauá, a de Nº 001/2010, e a escolha do projeto vencedor, tendo como principais eventos:

**Tabela 3: Eventos principais até a assinatura do contrato de arrendamento entre Estado do RS e o consórcio Porto Cais Mauá Brasil S.A**

Data	Evento
Junho 2007 a Julho 2008	Estado e Prefeitura convocam, em junho de 2007, empresas privadas a apresentarem Planos de Negócio – o que chama de Manifestação de Interesse. Em maio de 2008, três grupos se apresentam e o grupo liderado por M. Stortti Consultores sai vencedor (Jaime Lerner e empresas espanholas faziam parte do grupo).
Maio de 2009	A governadora Yeda Crusius entrega ao prefeito de Porto Alegre, José Fogaça, o resultado do trabalho realizado durante dois anos por uma equipe coordenada por Edemar Tutikian, com a participação de técnicos do Governo Estadual e da Prefeitura.
Dezembro de 2009	A Câmara dos Vereadores de Porto Alegre aprova o projeto de lei PLCE nº 004/09, conhecido como projeto Cais Mauá, necessário para o lançamento do edital.

<sup>3</sup> Cais Navegantes receberá investimento de mais de R\$ 7 milhões, que irá oferecer o dobro da capacidade de carga e descarga para os usuários, com movimentação de 4,5 mil toneladas diárias (MENDOÇA, 2005).

Março de 2010	Prefeito José Fogaça sanciona a Lei aprovada pela Câmara.
Julho de 2010	Lançado edital para os interessados na revitalização. Aberto prazo de 90 dias para apresentação de projetos.
Outubro de 2010	Sai vencedor, com o Projeto Cais Mauá, o Consórcio Porto Cais Mauá do Brasil (formado por quatro empresas espanholas e uma brasileira - a Contern, que pertence ao Grupo Bertin), único a concorrer no edital e praticamente o mesmo grupo que teve o Plano de Negócios vencedor em 2008.
Dezembro de 2010	Assinatura do contrato de arrendamento entre Estado do RS e o grupo Porto Cais Mauá

Fonte: O autor.

Como colocado na Tabela 1, em 2007 o Estado do Rio Grande do Sul e a Prefeitura de Porto Alegre convocaram empresas privadas a apresentarem um Plano de Negócios, a partir das diretrizes estabelecidas pela coordenação do Projeto Cais Mauá, realizado pela comissão de revitalização do Cais Mauá de 2005. Esse foi o único momento que empresas privadas apresentaram projetos. No dia 22 de julho de 2008, três grupos se apresentaram (Grupos 1, 2 e 3). Em 22 de agosto de 2008 foi escolhido o grupo 2, que teve seu Plano de Negócio usado como base para a elaboração de uma proposta de projeto de lei e para o edital da licitação. O projeto foi julgado pelo executivo Eduardo Tutikian e sua equipe.

Em maio de 2009, com base no Plano de Negócios, a governadora Yeda Crusius entregou ao prefeito José Fogaça o projeto resultante dos trabalhos. O prefeito então enviou o projeto de Lei PLCE nº 004/09, conhecido como Projeto Cais Mauá, que prevê investimentos de aproximadamente R\$ 500 milhões, para o desenvolvimento de áreas de comércio, turismo, lazer e cultura, para ser votado na Câmara Municipal. A aprovação dessa lei era um pré-requisito para que o governo do estado pudesse elaborar e lançar o Edital da Concorrência de Licitação. Embora esse já estivesse elaborado pelo então grupo de pessoas que viria a ser o único a concorrer e consequentemente sair-se vencedor do Edital. A Lei seguinte foi aprovada pela Câmara Municipal de Porto Alegre, às 22h42min de uma segunda-feira (21/12/2009), com vinte e nove (29) votos a favor e cinco (5) votos contra. Questiona-se a data de votação dessa lei, período quando a maioria das pessoas está de férias e a possibilidade de organização para contestação, seja presencial ou não, é menor.

Assim, o Estado do Rio Grande do Sul e os entes privados (Grupo 2) foram responsáveis pelos estudos de definições das normas. Por sua vez, ao município coube o envio do projeto de lei PLCE nº 004/09 para votação na Câmara dos Vereadores, aprovação dessa lei e finalmente a sua sanção pelo prefeito José Fogaça, para que o edital de concorrência pudesse ser lançado pelo Estado no dia 8 de julho de 2010, como Edital Nº 001/2919. A data limite para a entrega dos envelopes pelos consórcios concorrentes era no dia 8 de outubro de 2010, apenas três meses após lançado o edital. Nessa ocasião, um único consórcio, o Porto Cais Mauá do Brasil (formado por quatro empresas espanholas e uma brasileira - a Contern, que pertence ao Grupo Bertin), apresentou projeto, saindo, ao final, vencedor.

O Grupo de empresas chamado Porto Cais Mauá Brasil S.A. desenvolveu o Plano de Negócios (2008), que serviu de base para a Lei PLCE nº 004/09 – aprovada pela Câmara dos vereadores – e para a elaboração do Edital de Concorrência, e foi o único grupo a apresentar projeto e, por conseguinte, sair vencedor da concorrência. O próprio grupo vencedor do Edital foi o que deu as bases para o desenvolvimento do mesmo. Além disso, caso outra empresa ganhasse o certame licitatório, deveria

ressarcir em 700 mil reais o grupo que elaborou a Manifestação de Interesse, tornando-se assim quase inviável financeiramente. O Consórcio vencedor divulgou, inicialmente, o projeto para a comunidade a partir de algumas fotografias. Alguns croquis arquitetônicos do projeto foram divulgados em sites da internet.

O projeto é dividia a área em três setores: o Setor Gasômetro, o Setor Armazéns e o Setor Docas. Seria possível transitar da orla para o setor gasômetro, desse ao longo do Setor Armazéns, saindo no Setor Docas, na altura da rodoviária.

**Figura 1: Três Setores do Projeto Cais Mauá**



**Fonte:** MELENDEZ, 2011

**Legenda: Setor Gasômetro** 1. Centro comercial.

**Setor Armazéns** 2. Beira-Rio / 3. Deques / 4. Via interna / 5. Armazéns / 6. Pórtico principal / 7. SPH / 8. Terminal hidroviário / 9. Praça de sombra.

**Setor Docas:** 10. Hotel e centro de negócios / 11. Centro de negócios / 12. Frigorífico / 13. Beira-rio / 14. Via de acesso; 15. Principal acesso de veículos (na extrema direita do mapa).

O Setor Gasômetro corresponde ao trecho final da Avenida Mauá, que nessa altura muda o nome para Avenida Presidente João Goulart. Localiza-se em frente à Praça Brigadeiro Sampaio e ao lado da Usina do Gasômetro. Está previsto um *shopping* para o local. Para conectar o lago Guaíba, o centro de compras e a Praça Brigadeiro Sampaio, se construiria uma elevada gramada, que passaria por cima da Avenida João Goulart, que, por sua vez, seria rebaixada ao longo de 150 metros, transformando-se em um túnel no trecho. Assim, os arquitetos acreditam criar uma interligação entre a cidade e o Lago Guaíba, sem a retirada do muro que hoje separa a cidade do lago, em nome da contenção às cheias. O shopping faria a ligação com a Praça Brigadeiro Sampaio. “O shopping seria a praça, ia estar conectado com a cidade e não se perceberia que ele estava ali”<sup>4</sup>. A paisagem do shopping – privado – se confunde com a paisagem do espaço público da cidade; essa confusão parece favorecer a auto-segregação dos produtores e consumidores do “novo” espaço e desestimular a presença de atores alheios ao projeto.

O Setor Armazéns tem cerca de 1.4 mil metros de frente para o Guaíba e vai do Mercado Público Central até a Praça Brigadeiro Sampaio. O setor Armazéns trata-se, segundo o diagnóstico do plano, da parte mais limitante dos trabalhos, uma vez que vários imóveis no trecho são protegidos pelo patrimônio histórico. Para o setor 2 está prevista a reforma dos armazéns para uso gastronômico, comercial e educacional (estão previstas áreas para um *campus* da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, para o Museu de Arte Contemporânea e para um Centro de Formação de Jovens) e escritórios. Na área externa, próxima ao Muro, funcionaria uma linha de bonde para turismo e

<sup>4</sup> Entrevista ao autor de arquiteto, sem o nome revelado

deslocamentos no interior do complexo, além de pontos de estacionamento, que poderiam ser retirados, dependendo do fluxo de pessoas. No lado dos armazéns junto ao Guaíba, haveria uma ciclovia, área de circulação de pedestres e prolongamento de bares e restaurantes. O Armazém A7, único não tombado e em estado regular de conservação, seria destruído, dando local para uma área de lazer e convivência. Os paralelepípedos são tombados, logo o calçamento seria reformado, cirando um tapete de granito (AZEVEDO, 2010).

O Setor Docas tem cerca de 400 metros de frente para a água e abrange o trecho entre a o Mercado Público Central e a rodoviária. Nesse segmento estão as docas de atracação do antigo porto, galpões utilizados como depósitos (alguns seriam derrubados), o Frigorífico da Cibrazem e a Praça Edgard Schneider. Na área denominada de Business Center – altura das docas – está previsto a construção de um edifício comercial de cerca de 100 metros<sup>5</sup> na primeira doca e dois na segunda doca, sendo um comercial e o outro, hotel. Na terceira doca, o prédio do frigorífico, construído nos anos 40 em *art déco*, seria transformado em um centro cultural. Já a Praça Edgar Schneider, localizada junto ao frigorífico, se transformaria em um anfiteatro verde – elevada coberta de grama, que abrigaria estacionamento para cerca de 400 veículos.

A análise desse projeto foi realizada com base na metodologia chamada Análise de Integração Urbana (COSTA, 2000), que é dividida em dois níveis: Integração com a Cidade e Integração com o Local. A Integração com a Cidade está relacionada ao grau de interação existente entre o projeto de renovação da área portuária e o planejamento da cidade. Por sua vez, entende-se por Integração com o Local o grau de interação existente entre o projeto da área portuária com o entorno, está relacionado à proposta de desenho urbano.

Nos projetos em fase de planejamento, caso do Cais Mauá, tem-se dois focos nos quais a análise se centra: primeiro, a atual realidade espacial do Cais Mauá, do seu entorno e da cidade e segundo o projeto de revitalização sugerido. Como o consórcio Porto Cais Mauá Brasil S.A. foi o único a enviar projeto – o Projeto Cais Mauá -, apenas esse foi analisado. O Projeto Cais Mauá mostra melhores resultados na Integração com a Cidade do que na Integração com o Local. Na primeira perspectiva, inclui atores sociais de alto poder aquisitivo que habitam fora do Centro Histórico e melhora a imagem da cidade, podendo atrair novos investimentos. Na perspectiva da Integração com o Local, não é bem sucedido ao inserir na área revitalizada os atores usuários do entorno. Com a construção do shopping pode contribuir para a fragmentação socioespacial. Ao prever edifícios muito altos – no tamanho e no poder aquisitivo dos usuários – junto ao Lago, cobre as vistas e selecionando um único perfil de pessoas (hotel cinco estrelas e escritórios comerciais). Não inova no projeto, sugerindo a lógica atual dos shoppings (área comercial e torres de escritórios). Apresenta um bom projeto para superar a barreira do Muro, a elevada conectando a Praça Brigadeiros Sampaio com o Setor 1 do cais.

Da análise até aqui realizada, fica evidente a necessidade de desenvolvimento de mais estudos, sendo possível a aplicação dessa análise para todos eles, apontando mais pontos positivos. Apresentados os projetos anteriores e os passos percorridos até a assinatura do contrato de concessão entre o Estado e o grupo Porto Cais Mauá Brasil S.A., e a análise do Projeto Cais Mauá 2010, iniciam-se descrição e análise do Cais Mauá e das suas possíveis relações com as áreas do entorno.

---

<sup>5</sup> O próprio consórcio vencedor diminuiu a altura desse edifício para 70 metros.

## O CAIS MAUÁ E O SEU ENTORNO

O Cais Mauá, área foco do projeto de revitalização, é aqui tratado como Cena 1, e é a partir dela que todas as demais serão investigadas. Surgem, então, sete outras cenas que, de algum modo, estão relacionadas com a área revitalizada.

A Avenida Mauá (Cena 2), se estende ao longo de todo o cais e aparece como a primeira área de influência no/do porto. Essa avenida relaciona-se com o projeto do porto tanto no aspecto urbanístico, sendo a porta de entrada para o cais – tendo como grande barreira o Muro –, como no aspecto econômico, devido à possível valorização imobiliária dos edifícios aí localizados. Logo após a Avenida Mauá, emerge a Mancha Centro (Cena 3). Zona central da cidade, de grande fluxo e diversidade de pessoas, essa área surge como um dos maiores desafios no que concerne a integração com o Cais Mauá. A próxima área que se destaca é a Orla do Guaíba e a Usina do Gasômetro, Manchas de Lazer e Cultural respectivamente (Cena 4). Ao observar essas duas áreas, notam-se sua linearidade, continuidade. Entretanto, elas estão separadas, tanto por portões quanto pelo Muro, que impedem o fluxo normal do caminhar ao longo da orla.

Outra área que pode estar integrada ao porto é o Pedaco das Paralelas (Cena 5). Esse setor do Centro se caracteriza primordialmente pelo uso residencial, com uma população que, pela proximidade, se relacionaria diariamente com o futuro Cais. A Cena 6, localizada próxima à rodoviária, é dividida em duas áreas: o Pedaco Histórico “Esquecido” (violeta) e a área sub-utilizada ao lado da Avenida Castelo Branco (vermelho). A primeira área apresenta imóveis e ruas com certo valor histórico e, a segunda, tem terrenos com possibilidade de construções. Visto isso, essa cena é apta para receber tanto projetos de revitalização como novas construções.

Por sua vez, as comunidades residentes nas ilhas do delta do Jacuí – Bairro Arquipelago e seus Pedacos (Cena 7) – podem ser diretamente afetadas pelo projeto, com maior elitização desses espaços ou com a atividade turística. Assim, antigos e novos moradores devem integrar-se diferentemente ao projeto de revitalização do cais e deve ser desenvolvidos projetos de Turismo de Base Local. Por fim, surge a Vila Chocolate – Pedaco da Comunidade (Cena 8), desalojada do Centro e realocada no bairro Mario Quintana, entre os dias 12 e 24 de maio de 2011. Essa Cena não está diretamente ligada ao projeto do porto, mas sim ao processo de revitalização e higienização do Centro Histórico de Porto Alegre, que pode vir a ter seu ápice na revitalização do Cais Mauá.

Nas oito cenas investigadas foram identificados quatro Pedacos (dos Pescadores, das Paralelas, Histórico Esquecido e o da Comunidade) e três Manchas (Centro, de Lazer e Cultural). Por Pedaco entende-se área tornada ponto de referência para certo grupo de pessoas e que nela apresentam e desenvolvem uma rede de relações. Já a Mancha é uma área física mais ampla do que o Pedaco, está relacionada a um número mais diversificado de frequentadores e “apresenta uma implantação mais estável tanto na Paisagem quanto no imaginário coletivo” (MAGNANI, 2000, p.42).

Figura 2: Cenas de 1 a 8 (Cena 7 – Ilhas do delta do Jacuí – não representada)



Fonte: Google Earth, adaptação Eckel, M.

Legendas:

	<b>Cena 1 – Cais Mauá</b>
	<b>Cena 2 – Avenida Mauá</b>
	<b>Cena 3 – Mancha Centro</b>
	<b>Cena 4 – Orla do Guaíba e Usina do Gasômetro – Manchas de Lazer e Cultural</b>
	<b>Cena 5 – Pedação das Paralelas</b>
	<b>Cena 6 – Pedação Histórico “Esquecido” e Vazios Urbanos</b>
	<b>Cena 8 – Vila Chocolateão – Pedação da Comunidade</b>

Tabela 2: Atores e delimitação das Cenas – Cais Mauá

Cenas	Atores	Delimitação da área
<b>Cena 1</b> – O Cais Mauá atualmente - Área a ser revitalizada	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trabalhadores do SPH, do Corpo de bombeiros e da Anvisa.</li> <li>- Moradores de Porto Alegre</li> <li>- Eventos esporádicos</li> <li>- Trabalhadores e passageiros do barco de turismo Cisne Branco</li> </ul>	<p><b>Leste:</b> Cais Marcílio Dias  <b>Oeste:</b> Usina do Gasômetro  <b>Norte:</b> Lago Guaíba  <b>Sul:</b> Muro da Mauá</p>
<b>Cena 2</b> – Av. Mauá	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trabalhadores dos estacionamentos</li> <li>- Moradores dos edifícios residenciais</li> <li>- Trabalhadores da Secretaria do Estado da Fazenda</li> <li>- Pedestres que cruzam para entrar no Cais Mauá e que pegam o ônibus nas duas paradas localizadas ao longo da avenida.</li> </ul>	Estende-se da Rodoviária até a Praça Brigadeiro Sampaio
<b>Cena 3</b> – Mancha Centro	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moradores de Porto Alegre e da Grande Porto Alegre</li> </ul>	<p><b>Leste:</b> Rua Duque de Caxias  <b>Oeste:</b> Praça Brigadeiro Sampaio  <b>Norte:</b> Avenida Mauá  <b>Sul:</b> Praça Brigadeiro Sampaio</p>
<b>Cena 4</b> – Orla do Guaíba e Usina do Gasômetro – Mancha de Lazer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moradores de Porto Alegre</li> <li>- Certos grupos de jovens da Grande Porto Alegre são atores presentes na Usina do Gasômetro</li> </ul>	<p><b>Leste:</b> Parque Maurício Sirotsky e Marinha e diversos bairros  <b>Oeste:</b> Rio Guaíba  <b>Norte:</b> Cais Mauá  <b>Sul:</b> Zona Sul de Porto Alegre</p>

<b>Cena 5</b> – Pedaco das Paralelas	- Moradores do Pedaco - Trabalhadores locais	<b>Leste:</b> Borges de Medeiros <b>Oeste:</b> Praça Júlio de Castilhos <b>Norte:</b> Rua Andradas e Praça Brigadeiro Sampaio <b>Sul:</b> Rua Washington Luis
<b>Cena 6</b> – Pedaco Centro Histórico esquecido e Vazios Urbanos	- Antigos moradores e trabalhadores	<b>Leste:</b> Rua Ramiro Barcelos <b>Oeste:</b> Mancha Centro <b>Norte:</b> Avenida Castelo Branco <b>Sul:</b> Avenida Farrapos
<b>Cena 7</b> – O Bairro Arquipélago e seus pedacos – um potencial in (explorado)	- Pescadores - Famílias migrantes dos anos 50 - Novos moradores	Rodeada pelas águas do delta do Jacuí.
<b>Cena 8</b> – A Vila Chocolate – Pedaco da Comunidade	- Moradores da Vila	Rodeada por edifícios governamentais - Foi deslocada para o Bairro Mario Quintana

Fonte: Otávio Vieira

Diante da falta de opções de projetos arquitetônicos para avaliar e julgar, a população fica entre ser a favor de um projeto que pode não ser o ideal, mas pelo menos é um projeto, ou ser contra o mesmo e ter que postergar ainda mais a tão esperada revitalização. Nessa perspectiva, o estudo de mais projetos para o porto certamente levantaria novas possibilidades, abordaria outros aspectos e proporia soluções inovadoras e oportunas. Assim, baseado no estudo realizado, levanta-se outra possibilidade para o Cais Mauá (Figura 3), visto essa ser uma de nossas principais críticas, a falta de opções de projetos para poder julgá-los e debatê-los entre os distintos atores sociais. Destaca-se tratar-se de apenas uma dentre várias possibilidades para o Cais Mauá e, portanto, deve ser debatida com outros especialistas. Logo, não se pretende tomá-lo como o projeto ideal nem como o definitivo, mas apenas apontar outra possibilidade, sujeita a modificações.

O foco do projeto aqui sugerido – Projeto Cais Mauá Integrado – baseia-se primordialmente em uma integração local. Contudo, a integração com a cidade também está presente, para tal foca no turismo de eventos e negócios, visto esse ser o mais relevante na cidade de Porto Alegre. Primeiramente, com relação à Avenida Mauá, observa-se a necessidade de integrá-la ao projeto, como forma de evitar construções na área do porto. É necessário indicar opções de projetos de engenharia para a retirada ou rebaixada do Muro, que seria o principal impulsionador do projeto. A revitalização dessa avenida deve se dar no seu espaço público e nos edifícios privados, estimulando à ampliação de usos comerciais e residenciais, aumentando a circulação de pessoas e, conseqüentemente, melhorando a segurança.

O reduzido volume de trânsito na avenida no turno da noite deve ser pensado de forma a contribuir para a revitalização da área, por exemplo, com a instalação de serviços gastronômicos e lojas. Tal espaço aberto e de paisagem natural, não descaracteriza a Usina do Gasômetro com outro edifício ao lado e permite a realização de eventos, como feiras, shows e teatros. Uma feira no final de semana, ao estilo do Brique da Redenção, feira tradicional em Porto Alegre, seria uma possibilidade para essa área. Esse evento é um dos que mais representam a identidade de Porto Alegre e um dos mais importantes atrativos turísticos; tem o mérito de reunir artistas locais e de ser um ponto de encontro semanal para variados tipos de pessoas. O Brique é atrativo para a comunidade local, por isso, é

atrativo para os turistas. A feira atrairia a comunidade moradora do Pedaco das Paralelas, pois essa claramente se identifica com feiras e comércios de pequeno porte. Houve, por longos anos, uma marina pública nesse Setor, recentemente fechada com o objetivo de liberar a área para a revitalização. Esse espaço já tem a identidade de marina, constituindo-se como um Lugar ou um Pedaco para certos atores. Essa atividade, ao permitir amplo espaço livre, dá continuidade à paisagem natural representada pela orla e pelo lago, facilita a transição entre a orla e o cais.

Assim, na área do Cais Mauá não seria construído novos edifícios residenciais nem comerciais. Esses estariam localizados na Avenida Mauá e na Cena 6. A diminuição do limite de velocidade e a mudança de algumas linhas de ônibus da rota da avenida são fatores que facilitariam a circulação de pedestres e a revitalização da avenida. Defende-se o limitado acesso de automóveis e construção de apenas 1 estacionamento no Cais Mauá. O alto número de edifícios de estacionamentos localizados na Avenida Mauá (20) e de vazios urbanos e estacionamentos na Cena 6, além dos disponíveis ao longo desta avenida e na frente da Usina do Gasômetro, certamente são suficientes para a população que deseja chegar de carro ao porto, sendo necessário apenas criar qualificados acessos para pedestres. Destaca-se, ainda, que nos finais de semana e nos turnos da noite, horários de grandes eventos, esses estacionamentos costumam ficar mais vazios, disponibilizando assim as vagas necessárias. No que diz respeito aos acessos à área revitalizada, as quatro entradas atuais devem ser valorizadas: a passagem subterrânea localizada na altura do Mercado Público, o Pórtico Central, a entrada na altura da Igreja das Dores e a entrada lateral da Usina do Gasômetro.

Duas elevadas devem ser criadas, uma na altura da Praça Brigadeiro Sampaio e outra na altura do Camelódromo. A última entrada, apenas para automóveis, se daria na esquina da Rua Ramiro Barcelos com a Avenida Castelo Branco. Num a visão geral do projeto temos: **Setor 1:** integrando-se com a Orla do Guaíba, com a Usina do Gasômetro e com o Pedaco das Paralelas. **Setor 2:** integrando-se com a Orla do Guaíba, com a Avenida Mauá e principalmente com a Mancha Centro. **Setor 3:** integrando-se com a Mancha Centro, com a Cena 6 e com o resto da cidade como um todo.

O **Setor 1** do Cais Mauá deve ter relação direta com as seguintes cenas do seu entorno: a orla do Guaíba: paisagem natural e lazer gratuito; a Usina do Gasômetro: Centro cultural, lazer de baixo custo e gratuito; pedaco das Paralelas: uso cotidiano dos moradores. Deve-se abrir a conexão entre Orla e Cais (portão lateral da Usina) sem a criação de barreiras físicas e criando atividades de natureza semelhante às descritas acima. Assim, nesse setor estaria uma praça pública e uma marina pública de pequeno porte, com possibilidade de permanecer e apreciar a paisagem (atendendo às necessidades de uso cotidiano), além da realização de eventos (atividade cultural). Há necessidade de construção de uma passagem elevada que supere a barreira do Muro e conecte a Mancha Centro e o Pedaco das Paralelas ao Setor 1, dando continuidade ao corredor cultural, representado pelos seguintes espaços: Museu do CEEE, Santander Cultural, Memorial do RS, MARGS, CCMQ e Museu do Trabalho, esse último localizado na Praça Brigadeiro Sampaio, terminando na Usina do Gasômetro.

O **Setor 2** deve destacar-se pelo mix de atividades: comerciais, culturais, recreativas, esportivas e de ensino. Isso possibilitará a multiterritorialidade no espaço do cais, ou seja, uso por distintos atores sociais em diferentes dias e turnos. Tendo em vista a privilegiada paisagem do cais e do lago, bastam poucos empreendimentos para atrair pessoas nos finais de semana, logo, o grande desafio parece estar nos dias de semana e nos turnos noturnos, normalmente menos frequentados em projetos dessa natureza. Nessa proposta, os armazéns são divididos em três setores: 2.1 – do setor 1 até a Avenida Padre Tomé (altura da Igreja das Dores); 2.2 – da Igreja das Dores até o Pórtico Central; e 2.3 – do Pórtico Central ao início do Setor 3.

O **Setor 2.1** é composto de um total de quatro fileiras de armazéns (A-7, A-6, A-5 e A-4) com 6 armazéns cada uma. O A-7 não é tombado, mas pode ser mantido, pois se encontra, assim como os outros, em estado regular de conservação. As atividades nesses espaços devem estar integradas com a Orla do Guaíba e com a Usina do Gasômetro. Nos armazéns **A-7 e A-6**: Espaços culturais inspirados na Usina do Gasômetro, permitindo shows, teatros, exposições, cinema, e também ensaios desses grupos. Assim, esse espaço integrar-se-á ao circuito cultural descrito anteriormente; construção de um espaço multiuso para competições esportivas, exposições e pequenos eventos, possíveis em ambientes fechados.

Outra opção seria uma pista de skate dentro de um armazém nesse setor – como existe no porto da cidade de Rosário, Argentina. Além de ser um projeto de baixo custo e uma atividade gratuita que incentiva a prática de esporte entre os jovens, conectaria o Parque Marinho, localizado na orla do Guaíba e reduto de skatistas, com o Cais Mauá. A instalação de obras de arte no espaço público do porto, que estejam em relação com as já existentes na orla (poderia se estender por toda a linha dos armazéns), também é recomendada.

Na altura dos armazéns **A-5 e A-4**, a Avenida Mauá inicia:

**A-5**: Primeiros serviços gastronômicos, de baixo custo, tomando como padrão o médio o poder aquisitivo dos atores sociais que frequentam a Usina do Gasômetro e a orla. Esses tipos de serviços fariam a conexão gradual entre as atividades comerciais de maior custo que se deseja estabelecer nos armazéns. **A-4**: Instituição de Ensino.

O **Setor 2.2** é composto pelos armazéns **A-3, A-2, A-1, A**, Subestação retificadora de corrente (entre o armazém A e o armazém A-1) e o Refeitório (entre os armazéns A-3 e A-2, não tombado). **A-3**: Em um dos armazéns já está instalada a sala de ensaios da OSPA. Seguir com esse tipo de atividade, como artes cênicas, plástica ou música, semelhantes ao A-7. Sugere-se a instalação do Museu de Arte Contemporânea (planejado para instalar-se no cais). **Refeitório**: liberar para conexão entre o caminho de pedestres anterior e posterior do cais. **A-2**: Serviços gastronômicos de custo médio e alto e lojas. **A-1**: Serviços gastronômicos de custo médio e alto.

**A e Subestação**: livres para eventos, como Bienal do Mercosul, Feira do Livro, entre outros. Esses espaços já têm essa identidade, pois há mais de uma década recebem eventos esporádicos. Com espaços livres, o cais se torna mais versátil, recebendo diferentes tipos de eventos e públicos.

**Pórtico Central**: Informações Turísticas e culturais.

O **Setor 2.3** é composto pelos armazéns **B, B-1, B-2, B-3** e o Prédio da **SPH**. **B**: Como o armazém A, esse deve ficar livre para eventos. **SPH**: Segue com sua sede. Há décadas a SPH está instalada nesse edifício e não existe um claro motivo para deslocar-la daí. Criar um museu histórico do porto de Porto Alegre. **B-1**: Serviços gastronômicos e comerciais de custo médio, relacionando-se com o tipo de comércio praticado no Mercado Público. **B-2**: Espaço cultural, relacionando-se valorizando o Mercado Público e a Prefeitura de Porto Alegre. **B-3**: Retirada da Anvisa e instalação de área para esportes (náutico) e recreação.

Em uma visão global do Setor 2, tem-se então: 4 armazéns para gastronomia; 3 para cultura; 2 para esporte, recreação e pequenos eventos; 2 para eventos; 1 para ensino; e 1 para instituição governamental. Todas essas atividades estão divididas harmonicamente entre os três setores ao longo dos armazéns. Essa variedade de serviços possibilitará um uso não apenas nos finais de semana, mas também nos três turnos dos dias de semana. Os serviços gastronômicos estão presentes nos três setores, sendo que os de custo mais alto estão no meio, próximo ao Pórtico Central, pois, não os localizando nas extremidades, não desestimulariam a entrada dos atores de menor renda.

Por último, está o **Setor 3**, formado pelos armazéns C1 e C2 (Doca 1), C3 e C4 (Doca 2) e Doca 3 (Praça Edgar Schneider, e os edifícios do Entrepasto Frigorífico e de Pesca Cibrazem). O Setor 3 é um espaço, desde a construção do MURO, esquecido pela população de Porto Alegre, que se identifica pouco com esses espaços. Tem amplo espaço livre e, por isso, possibilita inovações. Com esse pensamento, sugerimos que as atividades nas docas se integrem com os bairros de maior renda da cidade. Para tal, será construído um acesso pra veículos e pedestres na esquina da Ramiro Barcelos com a Avenida Castelo Branco, permitindo a circulação nas Docas 4 e 3. Será construído um estacionamento na Doca 3. A alta quantidade de estacionamentos disponíveis nos Vazios Urbanos da zona 6 possibilitarão um aumento no número de vagas.

**Doca 1:** Essa doca é a única que se integra às características da Malha Centro. O armazém C-1 abriga a Estação Naval do Corpo de Bombeiros. Tendo em vista sua capacidade de desenvolver programas sociais, acreditamos que esse ator deve ali continuar. Já no armazém C-2, se estabelecerá uma feira permanente de gastronomia popular. Isso possibilitará o uso dos atores vindos da Estação Mercado e do Camelódromo.

**Doca 2:** Construção de um centro de convenções e eventos. Os armazéns C3 e o C4 são amplos e ideais para serem revitalizados e se tornarem um centro de convenções e eventos. O estacionamento construído na Doca 3 melhorará o acesso para esse centro.

**Doca 3:** A Praça Edgar Schneider era intensamente utilizada pela população de Porto Alegre antes da construção do Muro (1971), e por isso, pode retomar essa característica. O antigo Frigorífico Cibrazem deve ser utilizado como espaço cultural, à semelhança da Usina do Gasômetro. Sugere-se a instalação do Museu das Águas nesse edifício, de projeto desenvolvido pelo Movimento Defesa o Guaíba<sup>6</sup>. Esse tipo de museu é comum em portos revitalizados e contribui para o conhecimento da população sobre o tema e para a desejada limpeza das águas do Lago Guaíba, trabalhando em integração com o projeto da Prefeitura de Porto Alegre orçado em 413 milhões de reais (PISA – Projeto Integrado de Sócio-Ambiental). O Entrepasto de Pesca, embora em péssimo estado de conservação, é modernizado e integra-se como outro espaço cultural para essa doca.

**Doca 4:** Embora essa Doca não esteja inserida no Edital, ela faz parte desse projeto. Com a possível construção da entrada para veículos na altura da Rua Ramiro Barcelos, será necessário construir uma rua até a Doca 3, cruzando a Doca 4. Logo, é possível que essa área seja em breve também apropriada. Nessa Doca será instalado um Terminal Turístico, inserindo Porto Alegre na rota dos transatlânticos turísticos (Buenos Aires, Florianópolis, Rio de Janeiro, Santos, entre outras cidades; e gastronomia e lojas para público de alto poder aquisitivo). Nessa possibilidade de ocupação está representado o mix de atividades (mix de cores), sempre presente nos discursos das revitalizações

<sup>6</sup> <http://museudasaguasdeportoalegre.wordpress.com/>

portuárias, e de diferentes poderes aquisitivos dentro da mesma atividade, como gastronomia para diferentes níveis de poder aquisitivo.

## CONCLUSÃO

O aumento do número de atores sociais envolvidos no projeto de revitalização do Cais Mauá e da inspeção das negociações da parceria público-privada parecem postergar e dificultar a concretização do projeto. Vemos isso como necessário e positivo, devendo ser, tais atores, integrados nas discussões da revitalização. Diversos fatores, ligados ao processo de licitação da área portuária, iniciado em 2007 com o lançamento da Manifestação de Interesse pelo Estado do Rio Grande do Sul, e resultando no encaminhamento de apenas um projeto, por parte do Consórcio Cais Mauá Brasil S.A., direcionou o Edital da Concorrência 2010 a esse grupo e dificultou o envio de propostas por outros arquitetos.

Os processos que envolveram e ainda envolvem o Projeto Cais Mauá deveriam ter maior divulgação e transparência pública. Foram divulgados apenas alguns croquis arquitetônicos e fotografias digitalizadas. Além disso, não é informado o tipos de serviços a ser instalado nos armazéns. Seriam eles, praças de alimentação do tipo comum em shopping? Pelo pouco divulgado, o projeto não é inovador e segue a lógica atual dos shoppings, com centro de compras e edifícios de escritórios, como diversos outros exemplos na cidade de Porto Alegre. O shopping planejado cria uma barreira física para os usuários vindos da Orla do Guaíba e um símbolo comercial como marco inicial do projeto. Além disso, com semelhante paisagismo, gera confusão entre espaço público e privado. Ao planejar a construção de três torres, em duas docas do Setor 3, sendo uma delas de 100 metros – recentemente alterado pelo próprio consórcio para 70 metros –, o projeto segue a lógica de Puerto Madero. Em Buenos Aires, entretanto, foi possível a construção de pelo menos 12 torres em um amplo espaço e não tão próximas à frente-de-água, como no caso brasileiro. Assim, torres comerciais, shopping e serviços gastronômicos podem chegar a ter alcance internacional pela alta relevância do espaço onde seriam construídos, mas certamente não pela inovação do projeto.

Na área do Cais Mauá é possível a realização de obras nos Setores 1 e 3. Do modo como foi lançado o Edital, com a possibilidade de apenas uma licitante vencedora para a área total a ser revitalizada, por uma questão de sustentabilidade financeira, só valerá à pena investir em toda a área caso sejam realizadas amplas construções. Logo, o que pode vir a ocorrer é a alteração do urbanismo da cidade – tendo em vista a modificação do Plano Diretor para possibilitar tais empreendimentos demasiadamente próximos ao Lago Guaíba – para um caminho que não parece ser o ideal, com a justificativa de que os entes privados possam investir no local. Uma saída possível seria a licitação de cada armazém e doca, como realizado em Puerto Madero, possibilitando o investimento de diversas empresas privadas e menor número de construções na área do cais.

Com relação ao tema do Muro da Mauá, sua construção se deu durante os governos militares, quando não houve nenhuma discussão nos meios sociais; na mesma época, anos 1970, o acesso ao Puerto Madero foi amplamente restringido. Para tornar o Cais Mauá um atrativo turístico de alcance nacional e mesmo internacional, a melhor forma seria a da substituição do Muro por outro projeto de engenharia, que significasse a reintegração do Centro Histórico com o porto, recriando um espaço público até agora esquecido pela população. O Projeto Cais Mauá, entretanto, dá uma solução apenas paisagística para o Muro que separa a cidade do lago Guaíba, colocando em suas paredes uma cascata de água corrente na sua frente para a avenida e um jardim no seu lado interno. O

conformismo e desdenho dos entes públicos e privados ante a possibilidade de retirada ou rebaixamento do Muro parece ter seu motivo. Essa barreira atua como controle de pessoas e contribui para a auto segregação.

Por essa perspectiva, sua retirada, nesse momento, não parece valorizar o projeto proposto, visto esse ser pensado para poucos atores de alto e médio poder aquisitivo, de perfil diferente dos atores sociais que ocupam as áreas do entorno. Contudo, quando a revitalização estiver concluída e os poucos atores privados já estiverem territorializados – pós Copa do Mundo 2014 –, a retirada do Muro representará a valorização da Avenida Mauá e dos serviços instalados na área do cais. Então, é possível que esses mesmos atores que hoje se posicionam de maneira indiferente a sua presença, se mobilizem para a sua modificação. Nesse momento futuro, a retirada dessa barreira não servirá para a democratização do uso do porto nem para a integração dos atores do Centro Histórico com tal espaço – como se daria caso fosse derrubada na atualidade – mas, sim, para o aumento das possibilidades de investimento e lucro desses mesmos atores.

Para integrar os atores presentes na orla com o projeto, parece ser ideal deixar livre o Setor 1, implementando espaços verdes, abertos, e não criando obstáculos à circulação urbana. Tais características também beneficiariam os moradores do Pedço das Paralelas, que usariam cotidianamente esse espaço, e não apenas nos finais de semana. Os primeiros armazéns, próximos a esse setor, deveriam abrigar espaços culturais, de esporte e gastronômicos de médio e baixo custo, possibilitando a lugarização desses atores.

Uma visita às ilhas do Delta do Jacuí proporciona uma diferente e agradável vista da cidade de Porto Alegre, além do contato com espaços de natureza e fuga do mar de concreto. Com a implementação de projeto de turismo de base local, as ilhas podem ser incluídas e se beneficiar do projeto do Cais Mauá. A própria população de Porto Alegre não está familiarizada com esses espaços, podendo ser um dos públicos alvos desses projetos, assim como os turistas que visitam a cidade.

O estudo da Vila Chocolateiro nos levou a duas constatações. A primeira diz respeito ao processo de higienização que está sendo realizado no Centro Histórico de Porto Alegre, visto a realocação dessa comunidade, em maio de 2011, para o bairro Mario Quintana, afastado cerca vinte quilômetros da área central. Outros processos que também levam a essa constatação são: a retirada dos camelos das ruas, o que foi positivo; as diversas revitalizações das praças públicas, positivas quando não levam à territorialização de poucos e selecionados atores; e o projeto Portais da Cidade, que desloca importantes terminais de ônibus da área central para outros pontos da cidade. A segunda refere-se à aproximação realizada com a Vila Rodrigo Bueno, de Buenos Aires. Nesse caso, a tentativa de realocação da comunidade foi pior administrada do que a realizada em Porto Alegre, não alcançando resultados concretos.

O desenvolvimento do Cais Mauá deve, também, se integrar ao circuito turístico de Porto Alegre, uma rede da qual fazem parte a orla do Guaíba e Usina do Gasômetro, os parques Marinha do Brasil, Redenção e Moinhos de Vento, a feira Brique da Redenção, aos domingos, os museus e centros culturais no Centro Histórico, churrascarias e centros esportivos, de exposição e eventos.

Ficam, então, as perguntas: Devemos apoiar a concretização do Projeto Cais Mauá, apenas por ter sido o único apresentado? Embora esse pareça ser um projeto apenas regular, quanto tempo mais a população de Porto Alegre teria que esperar para um projeto mais integrador e menos fragmentador? Vinte e dois anos depois (1989 – 2011) não parece ser o tempo ideal para

realizar/copiar em Porto Alegre um projeto como o concretizado em Buenos Aires. Aprender desse e de tantos outros exemplos é questão básica. O poder público deve compor uma equipe especialista em projetos portuários, mas não uma que conheça e se espelhe apenas em poucos casos, como Barcelona, Puerto Madero e Belém do Pará, mas, sim, nos inumeráveis outros casos ao redor do mundo. Assim, se está, em parte, de acordo com o modelo global desenvolvido em Puerto Madero, mas não se aspira ao mesmo modelo para o Cais Mauá. O momento, os atores envolvidos e os contextos das cidades são diferentes, o que leva a aspirar por um projeto mais integrador para o Cais Mauá, inspirado apenas em partes no modelo internacional de Puerto Madero.

## REFERÊNCIAS

AZEVEDO, G. Capital Redesenhada – Novo Cais ganha forma. *Zero Hora*. Geral. Sábado, 23 de outubro de 2010.

BISCHOF, S. *Waterfront Revitalization in Riga – the case of Kipsala*. Mater's thesis. 89p. The University of Turku. Faculty of Humanities. Baltic Sea Region Studies 2007.

CASTROGIOVANNI, A.C. e GASTAL, S. Fronteiras e turismo: tencionando conceitos. *Anais do IV SEMINTUR – Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL e III Seminário de Associação Nacional de Pesquisa e Pós Graduação em Turismo*. Caxias do Sul – 7 e 8 de julho de 2006

COSTA, J.P. The new waterfront: segregated space or urban integration? Levels of urban integration and factors of integration in some operations of renewal of harbour areas. In: A. Remesar (Ed.), *On the Waterfront*, nº3; Publicacions Universitat de Barcelona / Polis Research Centre; Barcelona, 2001

HANNERZ, U. Fluxos, fronteiras, híbridos: palavras-chave da antropologia transnacional. *Mana* vol.3 n.1 Rio de Janeiro Apr. 1997.

KOKOT, W. *Port Cities as areas of Transition – Comparative Ethnographic Research*. Disponível em <[http://www.transcript-verlag.de/ts949/ts949\\_1.pdf](http://www.transcript-verlag.de/ts949/ts949_1.pdf)>, acessado em 23.05.2009.

MAGNANI, J.G.C. e TORRES, L. *Na metrópole: textos de antropologia urbana*. São Paulo, Edusp/Fapesp, 2000.

MARTINS, A.R. *Fronteiras e nações*. São Paulo: Contexto, 1998.

SOUZA, M.L. *Fobópole: O medo generalizado e a militarização da questão urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.