



Cadernos NAUI

Núcleo de Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural

Dossiê Patrimônio Cultural: Interfaces e Temas Emergentes

V 14 | n 26 | jan-jun 2025

O Cais Mauá em disputa: reflexões sobre direitos humanos e patrimônio cultural

Jacqueline Custódio



Edição eletrônica

URL: [NAUI – Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural \(ufsc.br\)](http://nauu.ufsc.br)

ISSN: 2558 - 2448

Organização

Núcleo de Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural

Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFSC

Referência Bibliográfica

CUSTÓDIO, Jacqueline. O Cais Mauá em disputa: reflexões sobre direitos humanos e patrimônio cultural. Cadernos Naui: Núcleo de Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural, Florianópolis, v. 14, n. 26, p. 204-233, jan-jun 2025. Semestral.

© NAUI

O Cais Mauá em disputa: reflexões sobre direitos humanos e patrimônio cultural

Jacqueline Custódio¹

Resumo

Este artigo apresenta uma reflexão sobre o patrimônio cultural e os direitos humanos, tomando como estudo de caso o Cais Mauá e os projetos de recuperação desse espaço, com ênfase nas duas últimas propostas apresentadas. O estudo ajusta o conceito de patrimônio cultural, incorporando novos valores contemporâneos e destacando a importância da transdisciplinaridade na abordagem do tema. No contexto da globalização e do neoliberalismo, evidencia-se como as funções do Estado e as relações sociais são transformadas, impactando a construção do espaço urbano e a preservação de bens patrimoniais. A análise destaca os efeitos dessas mudanças sobre os direitos humanos, particularmente no que tange ao direito à cultura, ao patrimônio cultural, à cidade, ao meio ambiente e à qualidade de vida. Por fim, o artigo ressalta a necessidade de reconhecer o patrimônio cultural como um vetor estratégico para a promoção de cidades mais justas, inclusivas e sustentáveis, bem como a formulação de políticas públicas integradas que articulem a preservação cultural com a sustentabilidade ambiental e o desenvolvimento urbano inclusivo.

Palavras-chave: patrimônio cultural; Cais Mauá, direitos humanos; globalização; neoliberalismo.

Resumen

Este artículo presenta una reflexión sobre el patrimonio cultural y los derechos humanos, tomando como estudio de caso el Cais Mauá y los proyectos de recuperación de este espacio, con énfasis en las dos propuestas más recientes. El estudio ajusta el concepto de patrimonio cultural, incorporando nuevos valores contemporáneos y destacando la importancia de la transdisciplinariedad en el abordaje del tema. En el contexto de la globalización y el neoliberalismo, se evidencia cómo las funciones del Estado y las relaciones sociales se transforman, impactando la construcción del espacio urbano y la preservación de bienes patrimoniales. El análisis resalta los efectos de estos cambios sobre los derechos humanos, particularmente en lo que respecta al derecho a la cultura, al patrimonio cultural, a la ciudad, al medio ambiente y a la calidad de vida. Finalmente, el artículo subraya la necesidad de reconocer

¹ Advogada, especialista em Direito Público, mestre em Museologia e Patrimônio (PPGMUSPA), doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR), <https://orcid.org/0000-0002-3088-9870>. E-mail: jacquecustodio@gmail.com.

el patrimonio cultural como un vector estratégico para la promoción de ciudades más justas, inclusivas y sostenibles, así como la formulación de políticas públicas integradas que articulen la preservación cultural con la sostenibilidad ambiental y el desarrollo urbano inclusivo.

Palabras clave: patrimonio cultural; Cais Mauá; derechos humanos; globalización; neoliberalismo.

Abstract

This article presents a reflection on cultural heritage and human rights, using the Cais Mauá and its recovery projects as a case study, with a focus on the two most recent proposals. The study adjusts the concept of cultural heritage, incorporating new contemporary values and highlighting the importance of transdisciplinarity in approaching the topic. Within the context of globalization and neoliberalism, it highlights how the functions of the State and social relations are transformed, impacting urban space development and the preservation of heritage assets. The analysis underscores the effects of these changes on human rights, particularly regarding the right to culture, cultural heritage, the city, the environment, and quality of life. Finally, the article emphasizes the need to recognize cultural heritage as a strategic vector for promoting fairer, more inclusive, and sustainable cities, as well as the formulation of integrated public policies that combine cultural preservation with environmental sustainability and inclusive urban development.

Keywords: cultural heritage; Cais Mauá; human rights; globalization; neoliberalism.

Introdução

Atualmente, as notícias nacionais e internacionais revelam desafios de grande magnitude, sendo a preservação do meio ambiente um dos mais urgentes. Paradoxalmente, empresas e Estados promovem estratégias centradas na financeirização, na globalização da economia e no crescimento econômico, frequentemente apresentadas como soluções para o interesse público e a promoção da equidade entre os povos. No entanto, esse crescimento econômico permanece concentrado nas regiões do chamado Norte Global, reforçando disparidades que contradizem a narrativa de equilíbrio e justiça global.

Em contraposição a essa lógica, os povos tradicionais defendem o conceito de “bem viver”, que propõe uma vida pautada pela qualidade e harmonia com o meio ambiente. Esse objetivo, no entanto, parece distante das estratégias globais predominantes, centradas no empreendedorismo, no individualismo e na competitividade de mercado. Nesse contexto, torna-se urgente refletir sobre o papel do patrimônio cultural, entendido não apenas como legado, mas

também como recurso estratégico para a construção de uma sociedade mais equilibrada e sustentável.

Essa reflexão demanda, inicialmente, um olhar sobre a trajetória do conceito de patrimônio cultural, que deixou de ser exclusivamente histórico e artístico para englobar dimensões ambientais e urbanas. Com essa ampliação, emergem questionamentos fundamentais: quem detém a prerrogativa de definir o que é ou não patrimônio? Essas escolhas refletem o interesse coletivo ou atendem a grupos hegemônicos? Essas questões evidenciam as transformações do conceito de patrimônio e suas implicações, trazendo para o debate temas como memória e identidade cultural, que situam o patrimônio no campo legal da cultura e reforçam a necessidade de políticas públicas inclusivas e representativas.

O Sistema Nacional de Cultura, acrescido na Constituição Federal como art. 216-A em 2012, traz como diretriz, “promover o desenvolvimento humano, social e econômico com pleno exercício dos direitos culturais” (Brasil, 1988). Ou seja, a cultura possui três dimensões, a simbólica, a cidadã e a econômica, que servem como balizas para as articulações decorrentes da política nacional de cultura. A partir dessa perspectiva, ações estatais federais sobre o patrimônio cultural têm sido conduzidas e a temática dos Direitos Humanos aparece explicitamente, quando se trata de patrimônios sensíveis ou traumáticos.

Mas não é a única ligação. A relação direta entre patrimônio e direitos humanos já estava presente na Declaração Universal dos Direitos Humanos, no art. 27: “Todo ser humano tem o direito de participar livremente da vida cultural da comunidade, de fruir as artes e de participar do progresso científico e de seus benefícios” (UNESCO, 1948). Ainda que esteja desatualizada, segue sendo importante e tem sido ampliada por outros documentos, incluindo manifestações específicas da área, com a Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural representando o instrumento normativo internacional com maior reconhecimento no âmbito patrimonial (Costa e Botelho, 2021, p. 203).

Atualmente, a memória e a identidade têm constituindo-se num campo de disputas, que se amplia com a globalização e a exportação de padrões de comportamento e de valores, ao que Maria Coeli Simões Pires (2011) denominou “colonialismo cultural”. Segundo a autora, esse colonialismo é “um forte fator de alienação cultural, de consequências gravosas, especificamente no que diz respeito à integração e à autonomia dessas sociedades” (Pires, 2011, p. 1).

Pires, ainda destaca a ligação entre patrimônio e dignidade humana, com um apanhado que ilustra muito bem essa relação:

A dignidade humana, superando o plano existencial em seus múltiplos desafios, deve ser garantida pelo direito cultural na complexidade de sua expressão: produção de bens culturais; participação democrática na gestão do patrimônio cultural; respeito à diversidade étnica e regional; acesso aos bens culturais e fruição; direito à informação cultural; participação no controle; e, por fim, o direito de identidade como patrimônio. É dizer – as pessoas precisam não apenas fruir do legado, mas verem-se refletidas nele (Pires, 2011, p. 2).

Essa é a fundamentação inicial para a apresentação de um caso, envolvendo patrimônio protegido na área da orla do Rio Guaíba,² em Porto Alegre, no âmbito do projeto urbanístico de recuperação do Cais Mauá. A disputa dá-se sobre um terreno público, de propriedade do Estado do Rio Grande do Sul, que perdeu sua função portuária nos anos 1990 e que já passou por várias propostas de ocupação, sendo que, nas duas últimas, esse processo ficou mais próximo à concretização. Boa parte do espaço é público e tombado nas esferas federal e municipal; a parte não protegida, por opção do Governo do Estado, poderá deixar de ser pública e, assim, alienada para a construção de nove edifícios, sem limitação de altura, a formar potencialmente um paredão em regiões do Centro Histórico da capital.

Tal disputa envolve vários agentes, incluindo movimentos sociais e a indústria da construção civil; opções político-ideológicas; modelo de cidade; espaço público e acesso universal à população; gestão democrática; urbanismo e sustentabilidade, história, identidade e cultura.

A análise desse caso vai ao encontro da lacuna de pesquisa identificada pelas pesquisadoras Inês de Carvalho Costa e Maria Leonor Botelho, qual seja, a falta de produção teórica sobre a relação entre direitos humanos e patrimônio. Com isso, haveria subsídios para a criação de “novas metodologias, formas de investigar e atuar em patrimônio que sejam socialmente comprometidas, mais democráticas e humanizadas”, de forma a produzir “instrumentos e processos com potencial para mitigar problemas sociais” (Costa e Botelho, 2021, p. 196).

² Historicamente, o Guaíba é classificado como um rio, conforme registrado em documentos oficiais brasileiros e por entidades como o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Ele é considerado um corpo d’água fluvial, mesmo que apresente características semelhantes às de um lago ou estuário, em algumas partes.

Breve trajetória do patrimônio cultural e sua relação com o espaço urbano

A partir da década de 1970, com a internacionalização de valores culturais, o patrimônio deixou de ser visto apenas como monumentalidade e afirmação nacional, passando a representar a cultura das sociedades, pautado na memória e na qualidade de vida. Além disso, seu reconhecimento como direito fundamental e difuso permitiu a aplicação de instrumentos jurídicos para sua proteção (Tourinho e Rodrigues, 2016).

Esse alargamento impulsionado pelos conceitos de patrimônio cultural imaterial e de cultura popular, abandonando a ideia de patrimônio como um conjunto de coisas, deu lugar ao abrangente conceito contemporâneo de patrimônio ambiental urbano. Ulpiano de Meneses formulou uma definição, a qual tem sido um referencial para pesquisas na área de patrimônio:

[...] patrimônio ambiental urbano é um sistema de objetos, socialmente apropriados, percebidos como capazes de alimentar representações de um ambiente urbano. [...] Em outras palavras, os objetos que compõem tais conjuntos são percebidos como dotados de carga que é capaz de estabelecer um referencial dirigido a uma realidade concreta de vida. Isto é, eles são capazes de provocar representações da realidade urbana (Meneses, 1978, p. 23).

No entanto, foi na Convenção Relativa à Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural, adotada em 1972, através da 17ª Conferência Geral da UNESCO, que se consolidou a noção de Patrimônio Mundial e formalizou-se a proteção desse patrimônio, estabelecendo princípios que conduziram a sua conservação, preservação e restauração. Já a expressa inclusão do planejamento urbano nas políticas de proteção patrimonial acontece na Declaração de Amsterdã (1975), no âmbito das considerações essenciais feitas pelo Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu: “A conservação do patrimônio arquitetônico deve ser considerada não apenas como um problema marginal, mas como um objetivo maior do planejamento das áreas urbanas e do planejamento físico territorial” (Declaração de Amsterdã, 1975, p. 2).

O patrimônio, então, apresenta-se como um elemento influente nos processos produção e o desenvolvimento urbano, à medida que seu conceito se modifica e ganha espaço no planejamento urbano. Por outro lado, Lefebvre desenvolve a proposição de que “o espaço não é uma entidade neutra, fixa ou meramente física, mas sim algo socialmente construído, sendo produzido por relações sociais e, ao mesmo tempo, influenciando essas relações” (Lefebvre, 2008, p. 40), configurando-se, assim, como um vasto campo de disputas.

A memória e a identidade em tempos de globalização

A globalização resulta da interação entre fatores econômicos, comunicacionais e culturais, promovendo a produção e circulação de bens materiais e simbólicos, gerando hibridismo cultural e identidades transnacionais (Rodrigues, 2017). Nesse contexto, a difusão de informações e a mobilidade desafiam a territorialidade e os limites identitários, intensificando processos de fragmentação e deslocamento. Stuart Hall (2006), ao analisar os estudos de Giddens, Harvey e Laclau, destaca que, apesar das diferentes interpretações sobre a pós-modernidade, esses autores convergem na compreensão de que descontinuidade, ruptura e mudança são elementos essenciais para avaliar o impacto da globalização sobre as identidades.

Boaventura de Sousa Santos (1994) considera que as identidades, sejam étnico-raciais, de classe, gênero ou estágio de vida, são construções transitórias, sendo, portanto, “identificações em curso” (Sousa Santos, 1994, p. 31). De modo semelhante, as identidades nacionais são moldadas dentro de representações simbólicas e práticas compartilhadas, criando um senso de pertencimento que influencia percepções e comportamentos (Miranda, 2000, s/p). No entanto, a identidade só existe na diferença, pois os processos identitários resultam da relação entre o eu e o outro. Assim, compreender-se requer um olhar externo, um jogo de múltiplas perspectivas (Agier, 2001, s/p). A partir dessa reflexão, Agier estabelece uma conexão entre identidade e cidade, tema que será retomado na análise do caso concreto.

Desse ponto de vista, os meios urbanos podem ser fatores de encadeamento ou reforço dos processos identitários. A cidade multiplica os encontros de indivíduos que trazem consigo seus pertencimentos étnicos, suas origens regionais ou suas redes de relações familiares ou extrafamiliares. Na cidade, mais que em outra parte, desenvolvem-se, na prática, os relacionamentos entre identidades, e na teoria, a dimensão relacional da identidade (Michel Agier, 2001, s/p).

A identidade é um conceito político que pode tanto favorecer a inclusão social quanto reforçar a discriminação, estando diretamente ligada às relações de poder. Como afirma Bader Sawaia (2001, p. 123), “identidade esconde negociações de sentido, choques de interesse, processos de diferenciação e hierarquização de diferenças”, funcionando como estratégia de regulação do poder, seja como resistência ou reforço da dominação.

A construção das identidades nacionais se fortaleceu entre os séculos XIX e XX, com a preservação dos patrimônios como forma de consolidar história e territorialidade. No Brasil, a identidade nacional foi moldada pelo reconhecimento da arquitetura colonial como patrimônio, associando-se a símbolos heroicos para conectar o passado colonial à nação independente. No entanto, Márcia Chuva (2017) ressalta que essa escolha, feita por agentes sociais, envolveu um

processo arbitrário e um exercício de violência simbólica, influenciando a constituição da memória nacional e destacando a materialização dessa memória como elemento central na construção identitária.

A memória sustenta a identidade ao reter informações, conhecimentos e experiências individuais ou sociais, conferindo lógica e inteligibilidade à realidade (Meneses, 1984, p. 33). Construída por lembranças, percepções e registros do passado, em conjunto com âncoras materiais, ela fortalece a identificação social e cultural (Torino, 2013, s/p). Maurice Halbwachs aprofunda essa relação, ao afirmar que a memória individual não é isolada, pois depende das lembranças alheias e das referências sociais. Já a memória coletiva, embora enraizada em grupos específicos, perpetua-se por meio da sucessão desses grupos, consolidando-se como uma construção social (Halbwachs, 1990).

A globalização e as inovações tecnológicas intensificaram a circulação de bens culturais e simbólicos, desafiando a fixidez das identidades e gerando hibridismos. Nesse processo, a identidade se torna dinâmica e relacional, enquanto a memória coletiva conecta passado e presente, contestando ou reforçando hegemonias sociais. Esse diálogo é essencial para compreender as transformações culturais e tecnológicas que redefinem pertencimentos e significados no espaço urbano.

Conceitos essenciais abordados

Diante desse cenário, torna-se essencial diferenciar os conceitos aqui utilizados, de requalificação e revitalização urbana, ainda que haja alguns dissensos. Segundo pesquisadores do Instituto Universitário de Lisboa (Moura *et al.*, 2006), esses conceitos envolvem simultaneamente uma perspectiva teórica e uma proposta de ação sobre a cidade. A requalificação urbana destaca-se como um instrumento voltado para a melhoria das condições de vida da população, promovendo a recuperação de infraestrutura, equipamentos urbanos e espaços públicos. Seu objetivo é a (re)introdução de qualidades urbanas, acessibilidade e centralidade, alterando o valor das áreas sob os aspectos econômico, cultural, paisagístico e social. Além disso, possui um caráter mobilizador e estratégico, buscando estabelecer novos padrões de organização territorial e desempenho econômico (Moura *et al.*, 2006).

Ainda de acordo com Moura *et al.* (2006), a revitalização baseia-se em um planejamento estratégico que reconhece, mantém e introduz valores de forma cumulativa e sinérgica. Esse processo ocorre a médio e longo prazos, promovendo vínculos entre territórios, atividades e

populações. Diferentemente de um projeto isolado ou da simples soma de intervenções pontuais, a revitalização busca uma operação sustentável e interdependente, garantindo coerência entre o desenho e a implementação das ações no espaço urbano. No Brasil, esse termo é mais frequentemente empregado para designar intervenções em áreas urbanas consolidadas (Citron, 2024), especialmente em centros históricos de grandes cidades (Marques, 2022). Contudo, é importante ressaltar que tais intervenções não exercem, necessariamente, o papel de fornecer vitalidade a esses locais, mas sim de promover um processo de valorização e/ou transformação dos espaços urbanos (Marques, 2022).

Já a sustentabilidade urbana está diretamente associada à capacidade de regeneração e qualificação dos territórios construídos, integrando estratégias que conciliam desenvolvimento e preservação ambiental. Nesse contexto, a revitalização urbana desempenha um papel fundamental ao promover a recuperação de paisagens degradadas e a incorporação de áreas de valor ecológico, como frentes marítimas e zonas ribeirinhas, além de incentivar a reutilização de solos abandonados, especialmente em antigas áreas industriais, e a reabilitação de edificações em centros históricos (Vassalo; Figueiredo, 2010).

Essas ações reforçam a sustentabilidade das cidades por meio da densificação urbana e da promoção de usos mistos, além de contribuir para a criação de novas polaridades metropolitanas, favorecendo a dinamização social e econômica. Diante da complexidade e da constante transformação do ambiente urbano, a implementação de estratégias estruturadas e qualificadas se mostra essencial para superar fragilidades urbanísticas, garantindo cidades mais resilientes, inclusivas e ambientalmente equilibradas (Vassalo; Figueiredo, 2010).

Estudo de caso: Cais Mauá de Porto Alegre

Breve histórico

O desenvolvimento do cais do porto, na capital, esteve intrinsecamente ligado ao processo de urbanização da cidade e ao avanço da infraestrutura portuária, impulsionado por razões econômicas e políticas. Desde a chegada dos açorianos, no século XVIII, o local foi um ponto estratégico para comércio e defesa, consolidando-se com o crescimento das atividades agrícolas e industriais no século XIX. A modernização do cais ocorreu no contexto da industrialização (1890-1945), sob a influência do positivismo republicano, especialmente no governo de Borges de Medeiros. Inspirado no urbanismo europeu, o projeto visava saneamento, circulação e embelezamento da cidade (Alves, 2005).

A construção enfrentou desafios técnicos e contratuais, mas, a partir de 1911, o Cais Mauá tomou forma, com participação de empreiteiras nacionais e estrangeiras, sendo oficialmente inaugurado em 1921 (Trevisan, 2004). Nos anos seguintes, a expansão do porto refletiu a importância da navegação para o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Sul. Sua construção, concluída em 1923, foi o símbolo da entrada de Porto Alegre num “novo ideário urbano” baseado na modernidade e na consolidação do capitalismo (Alves, 2005).

Mas, a partir da década de 1980, suas atividades foram escasseando até que, em 1985, foi divulgado um relatório do GEIPOT,³ agência de planejamento do Ministério dos Transportes, no qual foi identificada “a baixa utilização das principais instalações portuárias de Porto Alegre”, mas também “a degradação do seu estado de conservação e o crescente e desordenado processo de cessão e arrendamento a terceiros” (Trevisan, 2004, p. 130). Desde então, diversas propostas oficiais foram apresentadas para a ocupação daquele espaço público.

A revitalização do Cais Mauá, em Porto Alegre, foi marcada por sucessivas tentativas de requalificação urbana desde a década de 1980, refletindo diferentes concepções político-administrativas e desafios técnicos. O primeiro projeto oficial, em 1988, propôs a conversão dos armazéns em um complexo turístico-comercial, seguido por diversas iniciativas estaduais e municipais ao longo das décadas seguintes (Trevisan, 2004).

No governo de Antônio Britto (1995-1999), a proposta mais estruturada surgiu com o Concurso Nacional Porto dos Casais, organizado em 1996 pelo Instituto de Arquitetos do Brasil – Seção Rio Grande do Sul. O projeto vencedor previa a transformação do cais em um espaço vibrante, com shoppings, boates, marinas, heliportos, hotéis e restaurantes panorâmicos, funcionando 24 horas por dia. Apesar do avanço nos estudos de viabilidade, o projeto esbarrou em divergências técnicas e no impacto de algumas construções, como um hotel próximo à Usina do Gasômetro, que ultrapassaria o limite de altura permitido pelo Plano Diretor. Além disso, a proposta de uma marina levantou preocupações ambientais (Vieira, 2011).

Durante a gestão de Olívio Dutra (1999-2003), o enfoque foi menos comercial e mais voltado à apropriação pública do espaço. Em 1999, os armazéns do cais foram cedidos para a Bienal do Mercosul, marcando um esforço para integrar o espaço ao cenário cultural da cidade. Havia um plano para recuperar a arquitetura original da área entre a Usina do Gasômetro e a sede da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH), garantindo uso para cultura, lazer e serviços, com o mínimo de intervenção na infraestrutura existente (Trevisan, 2004).

³ GEIPOT é a sigla para Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes.

Em 2000, foi negociado um contrato de concessão com o empresário Eduardo Bier Correa para o projeto Píer Dado Bier, que previa a instalação de uma casa de espetáculos, uma praça náutica e vagas de estacionamento. No entanto, dificuldades burocráticas e um incêndio no Pavilhão das Tesouras, em 2001, levaram à suspensão da iniciativa. No mesmo ano, foi apresentada uma proposta conjunta entre estado e município para a criação da Cinemateca do Estado e do Museu de Arte Contemporânea do Rio Grande do Sul, denominada Um Novo Cais para Porto Alegre, mas um impasse nas negociações com o governo federal inviabilizou a ideia (Trevisan, 2004).

Já no governo de Germano Rigotto (2003-2006), houve uma tentativa de retomar o projeto Porto dos Casais, além de negociações para trazer uma unidade do Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB) para três armazéns do cais. Ambos os projetos, porém, foram abandonados sem avanços significativos. Durante esse período, algumas ações pontuais foram realizadas, como a 12ª edição da Casa Cor e o projeto Monumenta, que promoveu a restauração do pórtico e de dois armazéns (A e B), contribuindo para a preservação do patrimônio histórico da região (Trevisan, 2004).

Em 2005, as atividades portuárias no Cais Mauá foram oficialmente desativadas, encerrando um ciclo de 83 anos de operação e abrindo caminho para uma nova destinação do espaço, focada em lazer, turismo e cultura (Vieira, 2011). Contudo, mesmo com os decretos editados durante esses anos, a revitalização definitiva permaneceu um desafio, impactada por disputas políticas e limitações técnicas e jurídicas.

Duas propostas que tiveram desdobramentos

Com a formalização da disponibilidade daquela área para outras atividades, um processo mais consistente foi elaborado pelo governo do estado, iniciando pela constituição de uma Comissão Técnica para avaliar e selecionar, dentre os estudos apresentados pela iniciativa privada, de Manifestação de Interesse, visando à proposta de elaboração de estudos técnicos, econômico-financeiros, jurídicos e de viabilidade econômica, destinados à estruturação da modelagem e implementação do Projeto de Revitalização do Cais Mauá (Rio Grande do Sul, 2007).

Já nessa etapa, surgiram os primeiros questionamentos quanto à licitude do processo, uma vez que o plano de negócios que orientou a elaboração do edital de licitação foi apresentado pela *M. Stortti Business Consulting Group*, em parceria com o *Grupo Camargo Corrêa*, o

escritório *Jaime Lerner Arquitetos Associados* e outras quatro empresas espanholas (Vivian, 2016). Posteriormente, o próprio edital foi vencido pelo consórcio Porto Cais Mauá,⁴ formado majoritariamente pelas mesmas empresas responsáveis pela elaboração do plano de negócios (Fernandes, 2019).

O referido consórcio ganhou a licitação em 10 de novembro de 2010, mas só teve posse em 2013, depois de resolver, na justiça, pendências burocráticas com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). No ano de 2014, o consórcio vedou qualquer acesso ao cais e, em 2015, ocorreu a audiência pública, obrigatória na fase do Estudo de Impacto Ambiental, possibilitando a liberação da licença ambiental e início, dessa forma, dos trabalhos de recuperação dos armazéns e construção de prédios (Fernandes, 2020).

O projeto previa a construção de três edifícios na região das docas e um centro comercial na área próxima à Usina do Gasômetro, edificação protegida pelo estado, sendo necessário, para tanto, a demolição de um dos armazéns, o A7, que não é tombado, pois foi o último a ser construído e tem alguns aspectos construtivos diferentes dos demais. Abaixo (fig. 1), os três setores que foram definidos para receber ações de revitalização, os modelos arquitetônicos para o setor das docas (fig. 2) e a perspectiva da implantação do Centro Comercial na região do Gasômetro (fig. 3):

Figura 1 – Setores do Cais Mauá.



Fonte: ArchDaily Brasil, 2013.

⁴ Inicialmente composto pelas empresas M. Stortti Business Consulting Group, Grupo Camargo Corrêa, o escritório *Jaime Lerner Arquitetos Associados*, em parceria com a *b720 Fermín Vázquez Arquitectos*, além de outras quatro empresas espanholas especializadas em transporte e logística urbana, serviços ambientais e gestão de projetos imobiliários e turísticos (Vivian, 2016).

Figura 2 — Edifícios projetados (segunda versão).



Fonte: EVU 2015.

Figura 3 – Perspectiva do Centro Comercial.

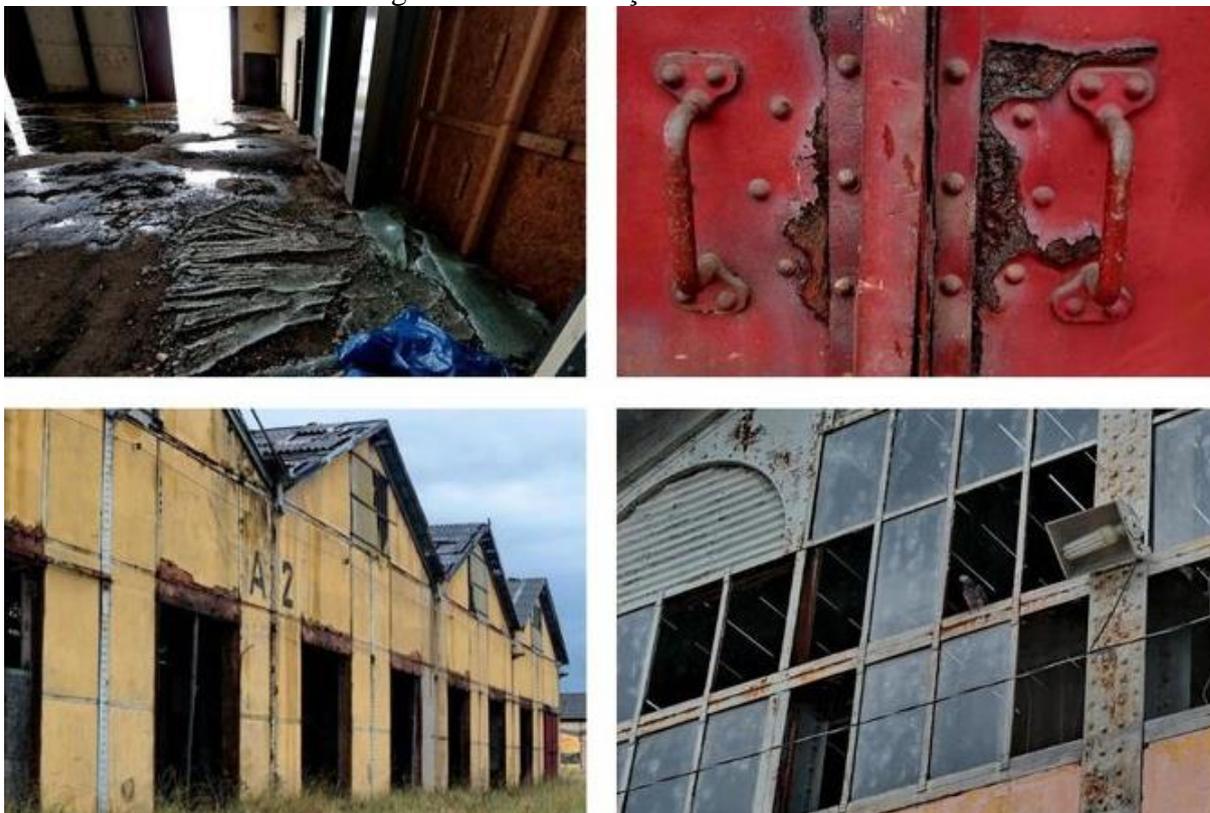


Fonte: Jaime Lerner Arquitetos Associados, 2011.

Entretanto, além da demolição de estruturas não originais e limpeza, nenhuma outra ação foi realizada, evidenciando a negligência na manutenção do patrimônio cultural existente

no terreno do Cais Mauá. Podem-se observar abaixo as avarias no interior e exterior dos bens tombados (fig. 4).

Figura 4 – Deterioração dos armazéns.



Fonte: Jornal Zero Hora, 2019.

Por outro lado, a contrariedade à proposta apresentada mobilizou a sociedade de várias formas. A partir de um evento no Instituto dos Arquitetos do Brasil – Departamento do Rio Grande do Sul (IAB/RS), em agosto de 2014, formou-se um grupo que se propôs a questionar o projeto, sob vários aspectos e utilizando diversas estratégias. Tais estratégias envolviam o ajuizamento de ações; acompanhamento dos inquéritos civis junto ao Ministério Público Estadual; atividades culturais, envolvendo personalidades de destaque na cultura; conversas públicas; audiência com o Ministério Público de Contas, apoio de jornais alternativos, entre outras.

Essa resistência ao projeto fundamentava-se em três grandes pontos: a ausência de participação popular nas decisões sobre a cidade, as irregularidades – e ilegalidades – identificadas nos procedimentos administrativos e a falta de transparência em todo o processo, incluindo as etapas anteriores à licitação. A partir dessa constatação, tornou-se possível identificar potenciais violações de direitos humanos que poderiam ocorrer caso o projeto fosse executado.

Contudo, em 2019, o contrato estabelecido com o consórcio foi rescindido pelo governo do estado devido ao inadimplemento de cláusulas contratuais, agravado pelo fato de que, depois de quase uma década da concessão, nenhuma intervenção ter sido realizada, e o patrimônio cultural permaneceu sem manutenção ou restauração. Atualmente, há um processo judicial em andamento, movido pelo consórcio, agora denominado Cais Mauá do Brasil S. A., que contesta a legalidade da rescisão contratual. Adicionalmente, o consórcio registrou a marca “Cais Mauá” para seu uso exclusivo.

Desde 2020, tramita outro processo voltado à recuperação da área do Cais do Porto, no qual já foi apresentado o *masterplan* e realizado o leilão, cujo vencedor foi o Consórcio Pulsa RS. As propostas do *masterplan* incluem a possibilidade de construção de nove edifícios na área das docas, com alturas até 150m, diferente do limite previsto no Plano Diretor Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre (PDDUA). Além disso, também há a definição da construção de um prédio, estabelecido em 24 metros, próximo aos armazéns e a Usina do Gasômetro – bem tombado pelo Estado –, que ultrapassa os limites de altura estabelecidos pelo Iphan,⁵ através da Portaria Iphan nº 26/2022 (Brasil, 2022).

No entanto, a formalização do novo contrato ainda não ocorreu em razão das mudanças de cenário provocadas pela enchente histórica de maio de 2024, exigindo uma análise mais aprofundada acerca dos direitos e deveres do concessionário e do Estado.

Aplicação do ideário neoliberal na concepção do projeto e o direito à cidade

A proposta de recuperação do cais do porto e sua reintegração ao centro histórico remonta à década de 1970, quando a gestão pública adotou uma abordagem empreendedora voltada ao desenvolvimento econômico, especialmente nos EUA. Nesse contexto, David Harvey (2005) questiona “Quem está sendo empreendedor e a respeito de quê?”, destacando que a organização do espaço urbano resulta de coalizões e alianças, com a administração pública atuando como facilitadora. Além disso, o autor ressalta que o empreendedorismo urbano depende de parcerias público-privadas e construções especulativas, priorizando o benefício econômico, embora não exclusivamente (Harvey, 2005).

⁵ Art. 15, I, c: A altura máxima permitida para novas intervenções será de 7,5m (sete metros e cinquenta centímetros).

Harvey traz um exemplo que se aproxima ao caso do cais, citando “o uso de uma área pública para um empreendimento imobiliário privado”, que se tornou exitoso chamado *Harborplace*⁶ (Harvey, 2005, p. 173), para demonstrar como a política de parceria público-privada pode alcançar a confiança da população. A crítica feita por Harvey vai no sentido da visível mercantilização do espaço urbano, que passa a ser modelado pelo capital, transformando-se em um bem de consumo, trazendo a perspectiva de privatização do espaço público e de gentrificação.⁷

Apesar de a área do cais do porto ter perdido sua função portuária há muitos anos, o local comportava várias atividades, como feiras, eventos populares e espaços de contemplação, entre outros, que deixaram de acontecer pela proibição de acesso. Para substituir a ligação com a população, foi criado, sem licitação, o complexo gastronômico e comercial Cais *Embarcadero*, e o evento *South Summit*, que adiante serão analisados. Este último, considerado um sucesso pelas administrações estadual e municipal, também se direciona a um segmento específico e capitalizado, contribuindo para o processo de gentrificação do local e colocando Porto Alegre na “vitrine”.

A cidade, nesse contexto, é vista como mercadoria, como Carlos Vainer (2009, p. 78) definiu, “a ser vendida, num mercado extremamente competitivo, em que outras cidades também estão à venda”. Daí, cria-se a estratégia do Marketing Urbano, atrelada a um mix de atributos específicos, independente das características de cada cidade, que constituem “insumos valorizados pelo capital transnacional”, como “espaços para feiras e convenções, parques industriais ou tecnológicos, oficinas de informação e assessoramento a investidores e empresários, segurança”, comércio, enfim, “um centro urbano de gestão e serviços avançados” (Vainer, 2009, p. 79).

⁶ *Harborplace* é um complexo de compras e alimentação situado no *Inner Harbor*, composto por dois pavilhões de dois andares, amplamente reconhecido como um ícone de Baltimore. No final da década de 1950, um grupo de empresários locais uniu esforços para combater a decadência da área central, contratando o urbanista David Wallace para elaborar um plano diretor que, posteriormente, foi assumido pela Prefeitura. Esse primeiro exemplo de renovação criteriosa pavimentou o caminho para diversos programas e projetos voltados à revitalização geral do centro de Baltimore. Entre esses, destaca-se o projeto para a área do *Inner Harbor*, iniciado em 1973, que envolveu a remoção de antigas edificações abandonadas e a renovação do *waterfront* na área central ribeirinha. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>. Acesso em: 25 nov. 2024.

⁷ O vocábulo “gentrificação” é um aportuguesamento do inglês *gentrification*, usado pela primeira vez, provavelmente, pela socióloga britânica Ruth Glass na obra *London: aspects of change* (1964), onde a autora descreveu e analisou determinadas mudanças na organização espacial da cidade de Londres. O termo ganhou popularidade após seu uso em trabalhos acadêmicos sobre a temática, acompanhando um fenômeno urbano presente em diversas temporalidades e espacialidades: o deslocamento, processual ou súbito, de residentes e usuários com condições de vida precárias de uma dada rua, mancha urbana ou bairro para outro local para dar lugar à apropriação de residentes e usuários com maior status econômico e cultural (Braga, 2016, s/p).

E o caso do Cais Mauá não se distanciou desse padrão, como se percebe nos discursos que aparecem nas matérias jornalísticas:

As revitalizações do Puerto Madero, na Argentina, e do Porto de Barcelona, na Espanha, serviram de inspiração para o projeto do Cais Mauá, no centro de Porto Alegre (RS). Elaborado por dois escritórios de arquitetura, um brasileiro e outro espanhol, usando o conceito de conectividade, o projeto visa devolver à população a área historicamente separada da cidade por muro. Veja fotos de como é, e como ficará o cais (Projeto Cais Mauá, 2014[?]).

Em busca de inspiração, um grupo de executivos da Cais Mauá, acompanhado por uma equipe técnica, visitou intervenções semelhantes realizadas em outras partes do mundo, como por exemplo o Victoria & Alfred Waterfront (Cidade do Cabo), Porto Antico (Gênova), Inner Harbor (Baltimore) e Port Vell (Barcelona) (Baratto, 2014).

Em contraste, podem-se citar exemplos como o projeto urbano HafenCity, em Hamburgo, Alemanha, que se destaca por preservar o cais e seu patrimônio histórico, integrar a área ao centro urbano, promover a revitalização por meio de um uso misto que contempla moradias para média e baixa renda, incentivar a mobilidade de pedestres, aprimorar a qualidade ambiental e dos espaços públicos, além de conectar a região a um sistema de transporte eficiente e utilizar fontes de energia sustentável (Antonucci, 2014). De forma alinhada a essas diretrizes, destaca-se também o caso de Puerto Norte, em Rosário, Argentina.

Voltando aos estudos de Vainer (2009, p. 78), o autor constata que é crescente a quantidade de consultorias a empresas catalãs contratadas pelas cidades da América Latina, e por consequência, a importação de modelos e conceitos similares, no contexto do planejamento estratégico, tratado pelos apologistas do método como “único meio eficaz para fazer frente às novas condições impostas pela globalização às cidades e aos poderes locais”.

Indo ao encontro do que demonstrou Vainer (2009), Sue Brownill (2013) pesquisou o fenômeno global da revitalização das frentes d’água por meio de vários estudos de caso, avaliando de que forma o desenvolvimento da zona portuária tem sido entendido na literatura, identificando dois percursos: (i) como uma transferência internacional de “modelos” e (ii) como a expressão de uma política urbana universal, ligada à competitividade e à urbanização neoliberal. Segundo a autora, esse tipo de desenvolvimento aparenta ser onipresente e, muitas vezes, exibe uma notável semelhança entre si, sugerindo a existência de uma “fórmula” para a regeneração (Brownill, 2013).

Nessa perspectiva, o resultado da aplicação de modelos adequados às necessidades neoliberais é a gentrificação e conseqüente restrição do direito à cidade a parcelas da população. A segregação social reflete-se na segregação espacial com base na capacidade de consumo,

assim como a potencial melhoria nas cidades não é distribuída de forma equitativa. O acesso às vantagens trazidas por esse modelo de recuperação, especialmente em áreas de orla, fica restrito a alguns estratos sociais, induzindo uma higienização social, evidenciada na preocupação com a imagem da cidade e na transformação da pobreza em *entorno* ou *ambiente*, como explicitamente nomeado pelos catalães, de acordo com Vainer (2009, p. 82):

Os pobres são entorno ou ambiente pela simples razão de que não constituem, nem os autóctones, nem os virtuais imigrantes, em demanda solvável. Em todos os níveis, tanto do ponto de vista concreto (infraestruturas, subsídios, favores fiscais, apoios institucionais e financeiros de todos os tipos) quanto do ponto de vista da imagem, não resta dúvida: a mercadoria-cidade tem um público consumidor muito específico e qualificado.

Cabe ainda citar a Carta Mundial pelo Direito à Cidade, que define esse direito como “o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social”, sendo interdependente de outros direitos humanos internacionalmente reconhecidos e tendo como um de seus princípios o desenvolvimento urbano igualitário e sustentável (Instituto Pólis, 2009, p. 3).

Nos últimos anos, a pesquisa acadêmica sobre a revitalização das orlas urbanas tem incorporado de forma mais explícita os conceitos de justiça social e ambiental, embora raramente seja feita de forma integrada. A perspectiva da justiça ambiental revela como essas áreas, historicamente marcadas por contaminação e negligência devido ao seu uso industrial, impactam desproporcionalmente comunidades vizinhas, privando-as do acesso a seus próprios recursos naturais. A revitalização da orla busca mitigar esses impactos por meio da requalificação ambiental e da reconexão das comunidades com o espaço, mas frequentemente acarreta processos de gentrificação verde que reforçam desigualdades sociais (Avni; Teschner, 2019).

A crescente atenção acadêmica à sustentabilidade e ao redesenvolvimento urbano demonstra que intervenções ecológicas, como parques à beira-mar, podem tanto beneficiar quanto excluir populações vulneráveis. Dessa forma, a análise crítica da revitalização das orlas deve considerar não apenas seus benefícios ambientais, mas também os impactos sociais e a distribuição equitativa de seus efeitos, garantindo a participação das comunidades afetadas e prevenindo a perpetuação de injustiças (Avni; Teschner, 2019). Como se demonstrou, as propostas para a recuperação do Cais Mauá estão muito longe desse compromisso social.

Homogeneização da cultura

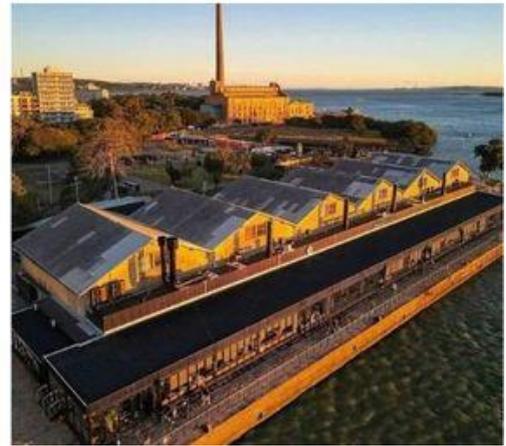
O Cais Mauá é um marco da identidade de Porto Alegre, tanto do ponto de vista histórico, por ser um núcleo formador da cidade, quanto do paisagístico, ao compor, com seus elementos arquitetônicos, um perfil urbano característico. Sua ocupação também reflete a identidade da cidade, desde sua função portuária, com a organização dos estivadores, até eventos sociais e culturais que ocorreram até 2010, quando a população foi impedida de entrar no local.

Contudo, o modelo de recuperação proposto para o local, alinhado aos princípios neoliberais e à lógica da cidade-mercadoria, compromete esse valor essencial. Apesar do discurso oficial defender a preservação dos bens tombados, o poder público autorizou a demolição de sete dos onze guindastes protegidos pelo município. Na prática, o projeto prevê alterações que podem gerar impactos profundos no patrimônio ambiental e urbano, descaracterizando parte importante desse legado.

É improvável que os armazéns tombados sejam demolidos, mas os recentes projetos de recuperação negligenciam o impacto no entorno. Assim, a construção de um centro comercial ou de um edifício para escola náutica na região próxima à Usina do Gasômetro, impactará substancialmente no contexto urbano e cultural, contrariando a portaria do Iphan,⁸ que define as intervenções possíveis na área de preservação do Centro Histórico. Atualmente, o empreendimento Cais *Embarcadero* já descumpra a portaria mencionada, com a instalação de deques de madeira em frente ao prédio, obstruindo a vista do conjunto (fig. 5):

⁸ Portaria Iphan n.26/2022, que dispõe sobre a delimitação da poligonal e a definição de diretrizes de preservação e de critérios de intervenção para a área de entorno do conjunto de bens tombados isoladamente e do Sítio Histórico das Praças da Matriz e da Alfândega, situados no bairro Centro Histórico do município de Porto Alegre, estado do Rio Grande do Sul (RS), que são objeto de tombamento federal pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - Iphan.

Figura 5 – Imagens do Armazém A7.



Fonte: Vista aérea Google; Centro Histórico Porto Alegre/Facebook, 2022; Edu Garcya, 2023.

Além dos impactos ao patrimônio edificado, foram identificados outros prejuízos. O projeto de recuperação fundamenta-se na suposta “vocação imobiliária do local” (fig. 6), conforme destacado em análises e representado no gráfico a seguir, reforçando uma perspectiva que prioriza interesses mercadológicos em detrimento da preserva o cultural e histórica.

Figura 6 – Vocação Imobiliária do Cais Mauá, segundo o Masterplan apresentado.



Fonte: Masterplan, 2021, Governo do Estado do Rio Grande do Sul.

No entanto, o uso contemporâneo do espaço do cais, enquanto esteve acessível ao público, era voltado às a es culturais e de economia solidária. Alguns eventos emblemáticos ocorreram naqueles armazéns, a começar pela ala infantil da tradicional Feira do Livro de Porto Alegre, a maior a céu aberto da América Latina, a Bienal de Artes Visuais do Mercosul, Feiras de produtos da agricultura familiar, a última em 2014, e o Fórum Social Mundial (janeiro de 2001). O próprio consórcio tem presente esse fato: “Os Armazéns já foram palco de eventos culturais e festas importantes para a popula o gaúcha, o que motiva a popula o a projetar expectativas associadas a usos semelhantes em uma proposta de requalifica o para os mesmos” (Consórcio Revitaliza, 2022, p. 7).

Atualmente, nenhum desses eventos ocorrem ali e a atividade que tem sido alardeada pelo poder público e média é o *South Summit*, evento espanhol que é definido no site como “uma plataforma de inova o líder que liga *startups*, investidores, e empresas de todo o mundo” (South Summit, 2024), indo ao encontro das diretrizes do neoliberalismo e do modelo de cidade-mercadoria.

Não há previsão de qualquer memora o das atividades que eram desenvolvidas no local ou de quem ali trabalhava. Um exemplo do impacto no patrimônio imaterial relacionado ao Cais Mauá é o apagamento da presença negra naquele espaço. Após a aboli o da escravidão, muitos negros passaram a trabalhar no local como estivadores, contribuindo para a forma o

de práticas associativas entre trabalhadores avulsos (Vivian, 2008). Em 2002, um dos armazéns foi designado para abrigar o Espaço Cultural João Cândido, conhecido como “Almirante Negro”.⁹ Contudo, há escassos registros sobre essa iniciativa e nenhuma evidência de esforços para retomar ou consolidar esse propósito cultural.

A exclusão de culturas populares e da economia solidária nos projetos de revitalização do Cais Mauá reflete um processo de homogeneização funcional e simbólica. Seguindo modelos internacionais de revitalização de frentes d’água, as propostas privilegiam empreendimentos de alto padrão, como apartamentos de luxo, hotéis, marinas e estabelecimentos comerciais, além de espaços de lazer e gastronomia. Essa abordagem fragmenta as identidades locais, promovendo uma narrativa uniformizada que desconsidera a diversidade cultural e as práticas econômicas comunitárias associadas historicamente ao local.

Agravamento dos problemas climáticos e dano ao patrimônio cultural

Em maio de 2024, as mudanças climáticas mostraram seus efeitos numa enchente que superou a cota histórica de 4,76 metros, havida em 1941, chegando à marca de 5,37 metros.¹⁰ Esse evento extremo corrobora as evidências do impacto crescente das alterações climáticas sobre áreas urbanas vulneráveis, especialmente ao se considerar a existência de uma extensa área de aterro no centro histórico. O complexo gastronômico instalado no armazém 7,¹¹ considerado pelo governo estadual como uma referência para os demais armazéns, foi completamente inundado, suscitando questionamentos acerca da existência de previsões, no projeto de recuperação do cais, para eventos dessa magnitude, constando, inclusive, a obrigatoriedade de retirada do muro de contenção de enchentes localizado na Av. Mauá, com previsão de substituição do mecanismo de proteção.

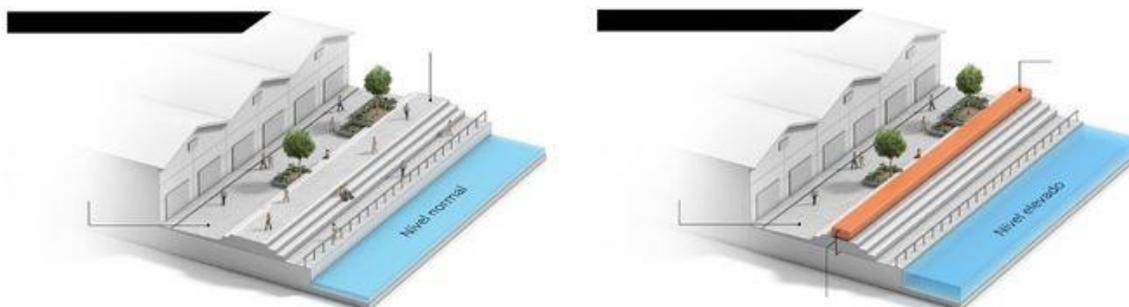
⁹ João Cândido Felisberto, conhecido como “Almirante Negro”, filho de ex-escravos, nasceu na cidade de Encruzilhada do Sul, em 24 de junho de 1880 e faleceu no município de São João do Meriti, no Rio de Janeiro, a 6 de dezembro de 1969. Foi o líder do movimento de marujos contra maus tratos e castigos físicos em embarcações da armada, no movimento conhecido como Revolta da Chibata (1910). Disponível em: <https://www.gov.br/palmares/pt-br/midias/arquivos/artigos-institucionais/artigo-50.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2024.

¹⁰ Medições do nível do Guaíba – Usina do Gasômetro. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiYWVhZDg0MDgtNWU5Ni00NjU3LTgyNDctYjgyOTE5MDFiMWM0IiwidCI6IjE1ZGNkOTA5LThkYzAtNDBIOS1hMWU1LWNIY2IwNTNjZGQxYSJ9>. Acesso em: 26 nov. 2024.

¹¹ O Cais *Embarcadero* ocupa uma área de cerca de 20 mil metros quadrados e conta com 38 operações de gastronomia, esporte, comércio, lazer e entretenimento. Reformado e com novas operações, Cais *Embarcadero* reabre para o público na terça-feira. GZH. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2024/11/reformado-e-com-novas-operacoes-cais-embarcadero-reabre-para-o-publico-na-terca-feira-cm39f1vjr01fp012ca2kbjoiq.html>. Acesso em: 26 nov. 2024.

O recurso proposto compreende elevar o piso entre a margem do Guaíba e os armazéns, na forma de uma arquibancada de 1m26cm, para prevenção de cheias, e um mecanismo temporário, que seria acionado em situações críticas, formando uma segunda camada de proteção composta por tubos infláveis ou com diques móveis, devendo alcançar, ao menos, 1m74cm, para compensar os três metros da altura do muro que seria retirado. Sem adentrar na discussão sobre a exequibilidade e a eficiência da solução em situações críticas, como as ocorridas em maio de 2024, observa-se que a proposta impacta diretamente na preservação dos bens tombados, uma vez que resultaria na criação de uma barreira visual no conjunto de armazéns, a partir do Guaíba, além da instalação de uma estrutura permanente sobre trilhos e paralelepípedos protegidos por tombamento. Abaixo (fig. 7), as simulações do uso das barreiras:

Figura 7 – Simulações presentes no Estudo de viabilidade técnica para substituição de proteção contra enchentes no Cais Mauá.



Fonte: Infográfico da GZH, 2023.

Em outro sentido, o projeto prevê a construção de nove prédios na área das docas – beira da orla, com altura acima do limite atual em Porto Alegre que é 52m (Lei Complementar nº 434/1999, Anexo 7):

O parecer técnico do estudo de viabilidade urbanística (EVU) indica que no setor dos armazéns a altura de novas construções não pode passar de 6,70 metros. No setor das docas, que será entregue ao parceiro privado em troca da revitalização e concessão da área por 30 anos, fica garantida a altura de 150 metros para novas construções. O *masterplan* apresentado ao Piratini pelo Consórcio Revitaliza, via BNDES, mostra construções com menos de 90 metros (Suptitz, 2022).

Inicialmente, fica evidente que essas construções impactarão de forma indelével a paisagem cultural de Porto Alegre, prejudicando a harmonia estética, a identidade cultural do

local, com repercussão no Centro Histórico. A importância da paisagem para o sentimento de apropriação e identidade foi materializada na Convenção Europeia da Paisagem, em 2000, em seu preâmbulo: “Conscientes de que a paisagem contribui para a formação de culturas locais, e representa uma componente fundamental do patrimônio cultural e natural europeu, contribuindo para o bem-estar humano e para a consolidação da identidade europeia; [...]”.

Antes, em 1995, o conceito de paisagem cultural foi sistematizado na Recomendação R(95)9, pelo Comitê de Ministros do Conselho da Europa, o qual serviu de referência à legislação pátria para tratar do tema. No Brasil, a Portaria n. 127 do Iphan trouxe a definição do que se entende por paisagem cultural:

Os espaços urbanos e rurais que, em todo o território nacional, podem ser chancelados como paisagem cultural são aqueles em que a vivência ou a ciência humana imprimiu marcas ou reconheceu valores, tornando-as suporte dos cenários, conhecimentos e das realizações que exemplificam, singularizam ou excepcionalizam a interação do homem como o meio natural (Brasil, 2007).

Com base na definição de paisagem cultural do Iphan, o caso do Cais Mauá pode ser enquadrado como um exemplo de espaço urbano em que a interação entre o homem e o meio natural deixou marcas significativas e reconhecidas por sua relevância cultural. Esse local constitui um suporte de cenários e realizações que singularizam a história e as práticas sociais associadas à ocupação e ao uso da orla do Rio Guaíba, refletindo valores históricos, culturais e ambientais que exemplificam essa interação excepcional entre a vivência humana e a paisagem natural. No entanto, o projeto de recuperação do local não considera esse contexto, especialmente quando propõe a construção das edificações.

Além dos aspectos culturais, o conjunto de edificações planejado para a orla do Guaíba, em proximidade ao centro histórico e com previsão de extrema verticalização, apresenta implicações relevantes para o clima urbano, impactando aspectos como circulação de ventos, sombreamento e a formação de ilhas de calor.

A elevada densidade de edificações contribui para a redução da velocidade média dos ventos, o que, por sua vez, compromete as condições de ventilação, intensifica o sombreamento e amplia a área exposta à radiação solar. Esses fatores resultam no aumento das temperaturas e na formação de ilhas de calor, um dos fenômenos mais relevantes do clima urbano, cuja intensidade varia conforme as condições micro e mesoclimáticas específicas de cada cidade (Monteiro, Oliveira, 2024).

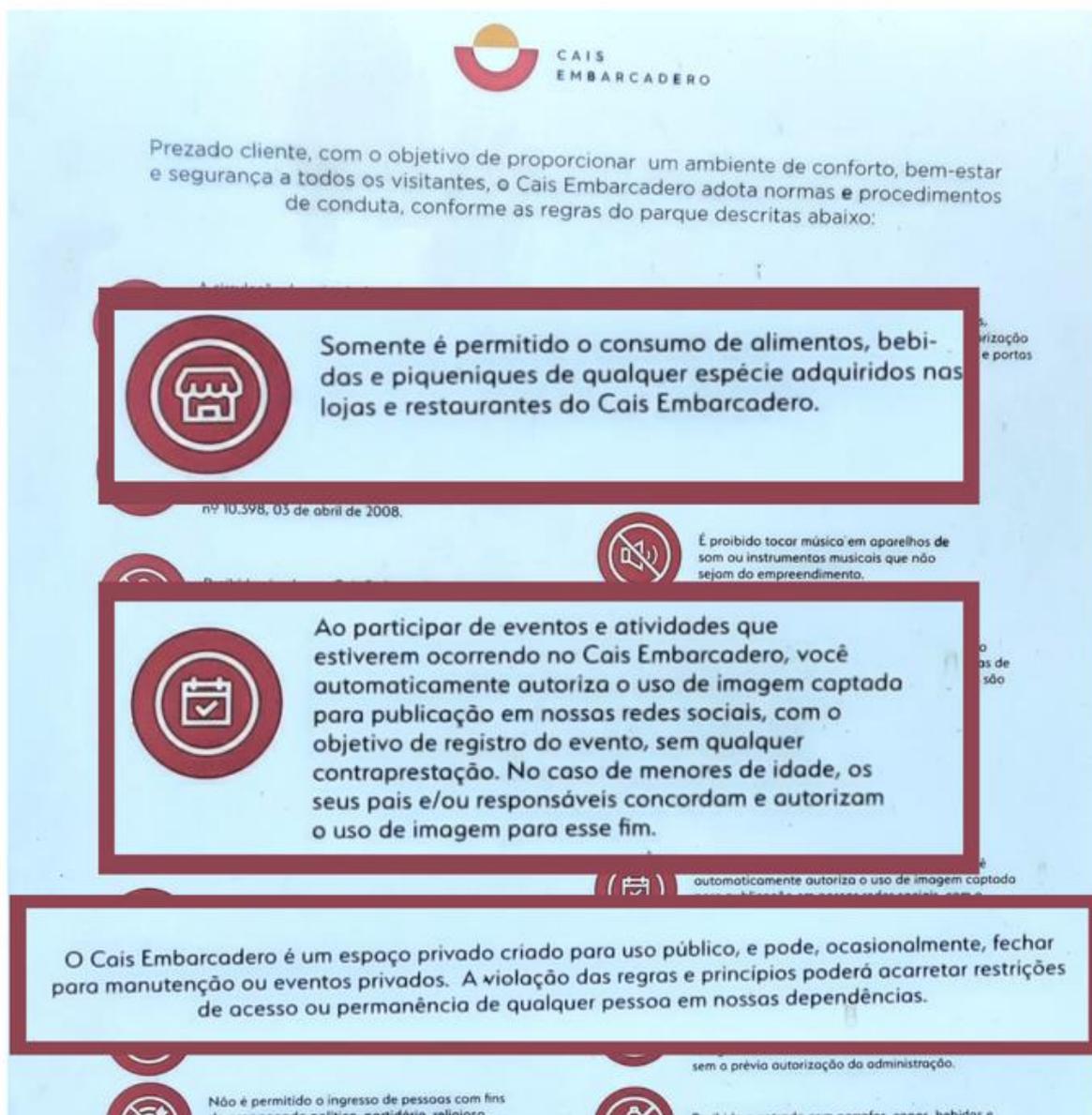
Além disso, os impactos mencionados são intensificados pelo aumento da densidade populacional nos prédios planejados, pela maior circulação de veículos na área e pelo espaço

destinado ao estacionamento. A entrada de veículos movidos a combustíveis fósseis no setor das docas, somada ao tráfego interno intenso, agrava ainda mais a situação, expondo os bens culturais a danos causados por trepidação, fuligem, poluição sonora e vibrações.

Essa problemática está alinhada às reflexões de Lefebvre, que, em 1991, já discutia o papel determinante do automóvel na sociedade, influenciando comportamentos e moldando os espaços urbanos para atender às demandas do trânsito. É o que ocorre com a proposta para o acesso de veículos nesse setor, prevista para ocorrer pelo portão principal do cais, exigindo que o fluxo de entrada utilize a Avenida Sepúlveda, que assim como o complexo do Cais Mauá, integra a poligonal de proteção definida pela Portaria nº 26/2022 do Iphan (Brasil, 2022). Esses fatores podem comprometer a integridade estrutural e estética dos bens tombados, além de impactar negativamente a preservação do patrimônio cultural e ambiental da área.

A socióloga Renata Florentino (2011), estudando as exceções urbanas praticadas nas cidades que foram sede de jogos da Copa do Mundo de 2014, destaca, como violação de direitos da população as restrições de trânsito ou de ingresso de pedestres em determinados locais ou áreas assim estabelecidas pela FIFA. Pode-se dizer que o mesmo ocorrerá após a implantação do megaprojeto urbano na área do cais, tendo como referência a observação das práticas desenvolvidas no já mencionado empreendimento gastronômico Cais *Embarcadero*.

Ele é citado com um projeto piloto das diretrizes propostas no *masterplan* para recuperação daquela frente d'água e contém restrições de acesso evidentes, incluindo a priorização de entrada de automóveis no cais. Essas características reforçam a transformação do espaço público em um local de uso controlado, limitando sua função social e acessibilidade universal. A figura a seguir (fig. 8) ilustra as “normas de conduta” afixadas no portão de entrada, destacando as condições impostas aos usuários.

Figura 8 – Cartaz afixado na entrada do complexo gastronômico Cais *Embarcadero*.

Fonte: Montagem sobre fotografia da autora, 2022.

Trata-se de um tema transversal que abrange patrimônio cultural, identidade e memória, mobilidade urbana e meio ambiente. Esses aspectos geram impactos na qualidade de vida da população e nos direitos humanos, como o direito a um ambiente saudável, a acessibilidade universal e a preservação da memória coletiva. Esses direitos, por sua vez, integram os direitos culturais e o direito à cidade, essenciais para a construção de cidades mais inclusivas e sustentáveis.

Considerações finais

Este estudo reafirma a relevância do patrimônio cultural como um eixo central na construção de identidades coletivas, na preservação da memória social e na promoção da dignidade humana. O Cais Mauá, como parte integrante da paisagem cultural de Porto Alegre, representa não apenas um espaço físico, mas também um suporte de valores históricos, culturais e ambientais que refletem a interação entre o homem e o meio natural.

Entretanto, os desafios contemporâneos, como as mudanças climáticas e os impactos de modelos urbanos excludentes, colocam em risco a integridade desse patrimônio. A enchente de 2024 e as propostas de intervenções, incluindo a remoção do muro de contenção de enchentes e a construção de edificações verticais na orla, evidenciam a fragilidade das soluções apresentadas. Tais medidas comprometem a harmonia estética, o equilíbrio climático e a função simbólica do Cais Mauá, agravando ainda mais os problemas climáticos e urbanos da região.

A priorização do automóvel e a transformação do espaço público em locais de uso controlado destacam a inadequação das propostas do *masterplan*. Ao invés de promoverem a acessibilidade universal e a inclusão social, esses projetos refletem um modelo de urbanização neoliberal que favorece a mercantilização da cidade e a exclusão das comunidades locais.

Diante desse cenário, torna-se imprescindível a formulação de políticas públicas integradas que articulem a preservação do patrimônio cultural com a sustentabilidade ambiental e o desenvolvimento urbano inclusivo. Isso requer uma abordagem que valorize as dinâmicas culturais e sociais da região, respeite as diretrizes de proteção do Iphan e considere metodologias participativas na gestão e uso dos espaços públicos.

Por fim, este trabalho reforça a necessidade de reconhecer o patrimônio cultural como um vetor estratégico para a promoção de cidades mais justas, inclusivas e sustentáveis. Somente por meio de uma integração entre preservação, planejamento urbano e engajamento social será possível resguardar a memória coletiva e garantir um futuro em que a qualidade de vida e os direitos humanos sejam prioridade.

Referências

AGIER, Michel. Distúrbios identitários em tempos de globalização. **Revista Mana** v. 7, n. 2. p. 7-33. Rio de Janeiro, 2001. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-93132001000200001>. Acesso em: 20 nov. 2024.

ALVES, Augusto. **A construção do porto de Porto Alegre 1895-1930**: modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2005. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/5135>. Acesso em: 12 abr. 2024.

ANTONUCCI, Denise. Hafencity, Hamburgo, Alemanha. **III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo**. São Paulo, 2014. Disponível em: https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/ST/ST-PCI-005-03_ANTONUCCI.pdf. Acesso em: 28 mar. 2025.

AVNI, Nufar; TESCHNER, Na'ama. Urban Waterfronts: Contemporary Streams of Planning Conflicts. **Journal of Planning Literature**. 34(4), 408-420. Trabalho original publicado em 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0885412219850891>. Acesso em: 23 mar. 2025.

BARATTO, Romullo. Revitalização da paisagem portuária de Porto Alegre. Notícias da arquitetura. **ArchDaily**. 1 ago. 2014. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/625015/revitalizacao-da-paisagem-portuaria-de-porto-alegre>. Acesso em: 26 nov. 2024.

BRAGA, Emanuel Oliveira. Gentrificação. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 2ª ed. rev. e ampl. Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/78/gentrificacao>. Acesso em: 26 nov. 2024.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 18 nov. 2024.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). **Cartas Patrimoniais**. 3ª ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Iphan, 2004.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Portaria Iphan n. 127 de 30 de abril de 2009**. Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Brasília, DF: Iphan, 2009. Disponível em: https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-127-2009_214271.html. Acesso em: 27 nov. 2024.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Portaria Iphan n. 26 de julho de 2022**. Dispõe sobre a delimitação da poligonal e a definição de diretrizes de preservação e de critérios de intervenção para a área de entorno do conjunto de bens tombados isoladamente e do Sítio Histórico das Praças da Matriz e da Alfândega, situados no bairro Centro Histórico do município de Porto Alegre, [...] Brasília, DF: Iphan, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/iphan/pt-br/centrais-de-conteudo/legislacao/atos-normativos/2022/portaria-iphan-no-26-de-6-de-julho-de-2022>. Acesso em: 27 nov. 2024.

BROWNILL, Sue. Just Add Water. Waterfront regeneration as a global phenomenon. In: LEARY-OWHIN, Michael Edema (Org.). **The Routledge Companion to Urban Regeneration**. 1ª ed. Londres: Routledge, 2013.

CHUVA, Marcia Regina Romeiro. **Os arquitetos da memória: sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930-1940)**. 2ª ed. Rio de Janeiro: UFRJ, 2017.

CITRON, Rafaela Simonato. **Patrimônio industrial, uso e habitação: Londres, Porto Alegre, Recife e Rio de Janeiro**. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2024.

CONSÓRCIO REVITALIZA. **Produto 4.1 do Projeto Básico do Contrato OCS nº 072/2021/SEM**. São Paulo: 2022.

CONVENÇÃO para a salvaguarda do patrimônio mundial, cultural e natural. Paris: UNESCO, 1972. Disponível em: <https://whc.unesco.org/archive/convention-en.pdf>. Acesso em: 27 nov. 2024.

COSTA, Inês de Carvalho e BOTELHO, Maria Leonor. Patrimônio Cultural e Direitos Humanos: primeiras considerações. Antologia de Ensaios. Laboratório colaborativo: Dinâmicas urbanas, patrimônio, artes. **VII Seminário de Investigação, Ensino e Difusão**. Lisboa: DINÂMIA’CET-ISCTE, 2021. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/136809/2/506282.pdf>. Acesso em: 18 nov. 2024.

FERNANDES, Karina. A colonialidade do poder no direito à cidade: a experiência do Cais Mauá de Porto Alegre. Cadernos IHU **ideias**. v. 18, n. 303, São Leopoldo (RS): Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 2020.

FLORENTINO, Renata. Como transformar o direito à mobilidade em indicadores de políticas públicas? **E-metropolis**, ano 2, n. 7, p. 44-56, 2011. Disponível em: <http://www.memoriadasolimpiadas.rb.gov.br/jspui/bitstream/123456789/164/1/Florentino%2c%20Renata.%20Como%20transformar%20o%20direito%20%20C3%A0%20mobilidade%20em%20indicadores%20de%20pol%C3%ADticas%20p%C3%ABlicas%20Uma%20contribui%C3%A7%C3%A3o.%20e-metropolis%20Revista%20eletr%C3%B4nica%20de%20Estudos%20Urbanos%20e%20Regionais%20c.pdf>. Acesso em: 28 nov. 2024.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 11ª ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. Rio de Janeiro: Vértice, 1990.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

INSTITUTO POLIS. Carta Mundial pelo Direito à Cidade. Porto Alegre, 2009. Disponível em: <https://polis.org.br/wp-content/uploads/2021/09/Carta-Mundial-pelo-Direito-a-Cidade.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2024.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

MARQUES, Matheus Andrade. Reflexões sobre os usos do termo “Revitalização Urbana” em pesquisas da Geografia. **Geografia**, v. 47, n. 1, p. 1-16, Rio Claro (SP): Unesp, 2022.

MENESES, Ulpiano Bezerra de. **Patrimônio ambiental urbano: do lugar comum ao lugar de todos**. Revista CJ Arquitetura, n. 19, p. 45-46, 1978.

MENESES, Ulpiano Bezerra de. Identidade cultural e arqueologia. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 20, p. 33-36, 1984. Disponível em:

https://biblio.fflch.usp.br/Meneses_UTB_36_1469587_IdentidadeCulturalEArqueologia.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.

MIRANDA, Antonio Lisboa Carvalho de (Coord.). Sociedade da informação: globalização, identidade cultural e conteúdos. **Ciência da Informação**, v. 29, n. 2. Brasília: IBICT, 2000. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0100-19652000000200010>. Acesso em: 20 nov. 2024.

MONTEIRO, Karen Cristine Rodrigues; OLIVEIRA, Rosana Pena dos Santos de. Reflexões sobre as consequências da verticalização para o clima urbano na cidade de Vitória da Conquista-BA-Brasil. **Observatório Geográfico de América Latina**, 2014. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Procesosambientales/Climatologia/16.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2024.

MOURA, Dulce *et al.* A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito operativo. In: **Cidades, Comunidades e Territórios**, n. 12/13, 2006, p. 13-32 15. Disponível em: https://repositorio.iscte.pt/bitstream/10071/3428/1/Cidades2006-12-13_Moura_al.pdf. Acesso em: 2 abr. 2025.

PIRES, Maria Coeli Simões. A proteção do patrimônio cultural. **Direito & Justiça**. Jornal Estado de Minas, publicado em 26 set. 2011. Belo Horizonte. Disponível em: <https://www.mariacoeli.com.br/wp-content/uploads/2015/10/Artigo-Patrimônio-Cultural-Jornal-Estado-de-Minas-Maria-Coeli.pdf>. Acesso em: 18 nov. 2024.

PORTO ALEGRE. **Lei Complementar n. 434, de 1º de dezembro de 1999**, que dispõe sobre o desenvolvimento urbano no Município de Porto Alegre, institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre e dá outras providências. Porto Alegre: Câmara Municipal, 1999. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-complementar/1999/44/434/lei-complementar-n-434-1999-dispoe-sobre-o-desenvolvimento-urbano-no-municipio-de-porto-alegre-institui-o-plano-diretor-de-desenvolvimento-urbano-ambiental-de-porto-alegre-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 26 nov. 2024.

PROJETO CAIS MAUÁ. Infográficos. **Terra**. 2014[?]. Disponível em: <https://www.terra.com.br/noticias/infograficos/projeto-cais-maua/index.htm>. Acesso em: 26 nov. 2024.

RIO GRANDE DO SUL. **Decreto n° 45.187, de 27 de julho de 2007**, que Institui a Comissão Técnica de Avaliação e Seleção dos estudos relativos ao Projeto de Revitalização do Cais Mauá e dá outras providências. Porto Alegre: Assembleia Legislativa, 2007. Disponível em: <https://www.al.rs.gov.br/filerepository/repLegis/arquivos/DEC%2045.187.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2025.

RODRIGUES, Donizete. Patrimônio cultural, memória social e identidade: interconexões entre os conceitos. **Letras escreve**, v. 7, n. 4, p. 337-361, 2017. Disponível em: <https://pdfs.semanticscholar.org/0966/1739ce4061c1190d5d10d506f099c746e1b5.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2024.

SOUSA SANTOS, Boaventura. Modernidade, identidade e a cultura de fronteira. **Tempo Social – Revista de Sociologia da USP**, São Paulo, v. 5, n. 1-2, 1994, p. 31-52.

SAWAIA, Bader. Identidade: uma ideologia separatista? In: SAWAIA, Bader (Org.). **As artimanhas da exclusão: análise psicossocial e ética da desigualdade social**. 2ª ed. Petrópolis (RJ): Vozes, 2001. p. 119-127.

SOUTH SUMMIT. O que é exactamente South Summit? Disponível em: <https://www.southsummit.io/pt/faqs/>. Acesso em: 25 nov. 2024.

SUPTITZ, Bruna. EVU permite construção de 150 metros de altura nas docas do Cais Mauá. Urbanismo. *Jornal do Commercio*, 7 jun. 2022. Porto Alegre. Disponível em: <https://www.jornaldocomercio.com/colunas/pensar-a-cidade/2022/06/850417-evu-permite-construcao-de-150-metros-de-altura-nas-docas-do-cais-maua.html>. Acesso em: 26 nov. 2024.

TORINO, Isabel Costa. **A memória social e a construção da identidade cultural**: diálogos na contemporaneidade. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, n. 22. dez./2013, www.eumed.net/rev/ccss/26/memoria-social.html. Acesso: 20 nov. 2024.

TOURINHO, Andréa e RODRIGUES, Marly. Patrimônio ambiental urbano: uma retomada. **Revista CPC**, n. 22, São Paulo, jul./dez. 2016, p. 70-91. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/111915/122079>. Acesso em: 21 abr. 2024.

TREVISAN, Tais. **Um porto vazio no centro da capital gaúcha**: vazios urbanos na cidade contemporânea: situação atual e propostas para a sua utilização. 2004. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2004. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/12300>. Acesso em: 12 set. 2024.

UNESCO. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. Paris: UNESCO, 1948. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/91601-declara%C3%A7%C3%A3o-universal-dos-direitos-humanos>. Acesso em: 20 no. 2024.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. 5ª ed., Petrópolis (RJ): Vozes, 2009.

VASSALO, V. P. L.; FIGUEIREDO, P. J. S. Sustentabilidade dos espaços urbanos. In: **4º Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável**. PLURIS 2010 (Faro, Portugal). 2010. Disponível em: <http://pluris2010.civil.uminho.pt/actas/pdf/paper482.pdf>. Acesso em: 2 abr. 2025.

VIEIRA, Otávio Augusto. **As revitalizações dos Espaços Portuários de Puerto Madero – Buenos Aires – e do Cais Mauá – de Porto Alegre – e suas relações com o entorno**: por uma análise de aproximação. 2011.312f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul., Porto Alegre, 2011. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/55621>. Acesso em: 15 abr. 2024.

VIVIAN, Diego Luiz. **Indústria portuária Sul-Riograndense**: porto, transgressões e a formação da categoria dos vigias de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande (1956-1964). 2008. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2008.

VIVIAN, Mariana Motta. **Revitalizações urbanas e disputas pelo espaço público**: o caso do Cais Mauá, em Porto Alegre. 2016. 148f. Trabalho de conclusão de curso de graduação. (Curso de Ciências Jurídicas e Sociais). Graduação em Ciências Jurídicas e Sociais, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2016.



Esta obra está licenciada
conforme Creative Commons
Atribuição 4.0 Internacional