

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo



Dissertação de Mestrado

**REQUALIFICAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS ABANDONADAS: UMA
ANÁLISE SOBRE AS REPERCUSSÕES URBANAS A PARTIR DE UM
PROJETO DE INTERVENÇÃO**

Tailline Maiara Webber Rauta

Pelotas, 2023

Tailline Maiara Webber Rauta

Requalificação de áreas portuárias abandonadas: uma análise sobre as repercussões urbanas a partir de um projeto de intervenção

Dissertação de Mestrado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas, como requisito à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a. Adriana Araújo Portella

Co-Orientadora: Prof.^a Dr.^a. Gisele Pereira

Pelotas, 2023

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas
Catalogação na Publicação

R249r Rauta, Tailline Maiara Webber

Requalificação de áreas portuárias abandonadas : uma análise sobre as repercussões urbanas a partir de um projeto de intervenção / Tailline Maiara Webber Rauta ; Adriana Araújo Portella, orientadora ; Gisele Pereira, coorientadora. — Pelotas, 2023.

147 f. : il.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, 2023.

1. Requalificação urbana. 2. Gentrificação. 3. Áreas portuárias. 4. Percepção do usuário. 5. Cais embarcadero. I. Portella, Adriana Araújo, orient. II. Pereira, Gisele, coorient. III. Título.

CDD : 720

Tailline Maiara Webber Rauta

Requalificação de áreas portuárias abandonadas: uma análise sobre as repercussões urbanas a partir de um projeto de intervenção

Data da Defesa: 29/08/2023

Banca Examinadora:

Prof^a. Dr^a. Adriana Araújo Portela (Orientadora)

Doutora em Desenho Urbano pela Oxford Brookes University

Prof^a. Dr^a. Gisele Silva Pereira (Coorientadora)

Doutora em Ciências da Engenharia Ambiental pela Oxford Brookes University

Profa. Dra. Lisandra Fachinello Krebs (PROGRAU/UFPel)

Profa. Dra. Clarissa Castro Calderipe Montelli (CENG/UFPel)

Profa. Dra. Dalila Muller (PPGH/UFPel)

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à Universidade Federal de Pelotas, à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e ao PROGRAU, por possibilitar a realização desse trabalho; às minhas orientadoras, Adriana e Gisele, pela paciência e auxílio nessa caminhada; aos meus familiares que sempre apoiaram e incentivaram meus estudos; ao meu noivo, que me apoiou nos momentos de tensão; à minha psicóloga, que nunca me deixou desistir mesmo nos momentos mais difíceis; e a todos os amigos que estiveram presentes e me acompanharam nessa jornada.

RESUMO

RAUTA, Tailline M. W. **Requalificação de áreas portuárias abandonadas: uma análise sobre as repercussões urbanas a partir de um projeto de intervenção.** Orientadora: Adriana Araújo Portella; Co-orientadora: Gisele Silva Pereira. 2023. 147 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2023.

As áreas portuárias possuem grande importância histórico-cultural para as cidades onde estão inseridas, sendo cruciais para o seu desenvolvimento urbano e econômico. Cidades litorâneas foram marcos iniciais de colonização e destaque para indústrias e empresas investirem seus capitais. Entretanto, as mudanças aceleradas que ocorreram nessas áreas, levaram a realocação dos portos, deixando as antigas áreas abandonadas. Desde os anos 1950, diversas cidades pelo mundo vêm realizando a recuperação dessas áreas portuárias em desuso, mas apesar disso, a requalificação desses espaços também trouxeram problemas sociais, como a gentrificação. Dessa forma, o presente trabalho tem como objetivo geral propor recomendações que poderão auxiliar em diretrizes para a implantação de projetos de requalificação em antigas áreas portuárias, a partir da percepção e comportamento dos usuários, tendo em vista os efeitos negativos dos processos de gentrificação. Na busca pelo atendimento ao objetivo geral, o trabalho possui três objetivos específicos: a) examinar historicamente uma área portuária em desuso, a fim de traçar uma linha do tempo; b) analisar a percepção dos usuários em relação à utilização de uma antiga área portuária requalificada, bem como a percepção dos mesmos em relação ao surgimento de consequências urbanas; e, c) mapear o comportamento dos usuários em uma antiga área portuária requalificada. Para o desenvolvimento desta investigação, foi definido um estudo de caso, com os requisitos de ser uma cidade portuária, tendo em sua zona espaços historicamente abandonados, além de possuir projetos de intervenções urbanas. Desse modo, foi selecionado, dentro da antiga zona portuária da cidade de Porto Alegre, o Cais Embarcadero. Para a realização da pesquisa, aplicou-se os seguintes procedimentos metodológicos: análise documental, questionários; levantamento fotográfico e mapa comportamental. Os principais resultados obtidos nesta pesquisa demonstram que a população anseia por locais que valorizem o patrimônio histórico da cidade e que deem novos usos aos espaços abandonados, visto que onde existe um projeto de requalificação implantado agrada a maioria dos visitantes, entretanto a forma como essas requalificações são realizadas devem ser revistas, a fim de minimizar as consequências urbanas geradas.

Palavras-Chave: requalificação urbana; gentrificação; áreas portuárias; percepção do usuário; Cais Embarcadero; Porto Alegre.

ABSTRACT

RAUTA, Tailline M. W. **Requalification of abandoned port areas**: an analysis of the urban repercussions from an intervention project. Advisor: Adriana Araújo Portella; Co-advisor: Gisele Silva Pereira. 2023. 147 f. Dissertation (Master in Architecture and Urbanism) – Graduate Program in Architecture and Urbanism, Federal University of Pelotas, Pelotas, 2023.

Port areas have great historical and cultural importance for the cities where they are located, being crucial for their urban and economic development. Coastal cities were the initial landmarks of colonization and a highlight for industries and companies to invest their capital. However, the accelerated changes that occurred in these areas led to the relocation of the ports, leaving the old areas abandoned. Since the 1950s, several cities around the world have been carrying out the recovery of these disused port areas, but despite this, the requalification of these spaces also brought social problems, such as gentrification. Thus, the present work has the general objective of proposing recommendations that may assist in guidelines for the implementation of requalification projects in former port areas, based on the perception and behavior of users, in view of the negative effects of gentrification processes. In the search for meeting the general objective, the work has three specific objectives: a) to historically examine a disused port area, in order to draw a timeline; b) analyze the perception of users in relation to the use of a refurbished old port area, as well as their perception in relation to the emergence of urban consequences; and, c) map the behavior of users in a refurbished old port area. For the development of this investigation, a case study was defined, with the requirements of being a port city, having historically abandoned spaces in its area, in addition to having urban intervention projects. Thus, within the old port area of the city of Porto Alegre, the Embarcadero Pier was selected. To carry out the research, the following methodological procedures were applied: document analysis, questionnaires; photographic survey and behavioral map. The main results obtained in this research demonstrate that the population yearns for places that value the historical heritage of the city and that give new uses to abandoned spaces, since where there is a requalification project implemented, it pleases the majority of visitors, however the way these requalifications are carried out must be reviewed in order to minimize the urban consequences generated.

Keywords: urban requalification; gentrification; port areas; user perception; Cais Embarcadero; Porto Alegre.

LISTA DE FIGURAS

Figura 2.1. – Porto-colonial de Santos/SP em 1888, caracterizado pela presença de trapiches	16
Figura 2.2. – Porto concentrado. Na imagem, o Porto de Rio Grande/RS, caracterizado pela presença de grandes armazéns, afastado da cidade	17
Figura 2.3. – Terminal de Containers, na cidade de Rio Grande/RS	18
Figura 2.4. – Um porto abandonado. Os armazéns do Cais Mauá, em Porto Alegre/RS, antes da implementação do projeto de requalificação da área	22
Figura 2.5. – <i>New England Aquarium</i> , em Boston	27
Figura 2.6. – <i>Inner Harbor</i> , em Baltimore	27
Figura 2.7. – <i>Maryland Science Center</i> , em Baltimore	28
Figura 2.8. – <i>Docklands</i> , em Londres	29
Figura 2.9. – <i>Puerto Madero</i> , em Buenos Aires	30
Figura 2.10. – Estação das Docas, em Belém	31
Figura 2.11. – Píer Mauá, no Rio de Janeiro	32
Figura 3.1. – Localização da cidade de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul ..	45
Figura 3.2. – Mercado Público de Porto Alegre/RS, registro datado entre o final do século XIX e início do século XX	46
Figura 3.3. – Pórtico Central do Cais do Porto	47
Figura 3.4. – Mapa de localização do porto de Porto Alegre, em relação a alguns pontos de referência da cidade	48
Figura 3.5. – Avenida Mauá, Cais do Porto e Estação Ferroviária Ildefonso Pinto debaixo d'água, em 1941	49
Figura 3.6. – Armazéns do Cais do Porto imersos, em 1941	49
Figura 3.7. – Construção do Muro da Mauá, na década de 1970	49
Figura 3.8. – Mapa de localização entre os setores do projeto de requalificação do Cais Mauá	51
Figura 3.9. – Mapa de setorização do Cais Mauá, de acordo com o projeto de requalificação para a área	52
Figura 3.10. – Vista aérea do Cais Embarcadero	53
Figura 3.11. – Vista aérea do Cais Embarcadero	53
Figura 3.12. – Restaurantes implantados junto ao Armazém A7, no Cais Embarcadero	54

Figura 3.13. – Instalação temporária inserida no espaço do Cais Embarcadero	54
Figura 3.14. – Espaços ao ar livre, no Cais Embarcadero	55
Figura 3.15. – Mapa do levantamento físico	60
Figura 3.16. – Percurso realizado para o registro do comportamento do mapa comportamental	61
Figura 3.17. – Horários em que há mais pessoas frequentando o Cais Embarcadero.....	62
Figura 4.1. – Instalações da Bienal do Mercosul	69
Figura 4.2. – Pórtico central restaurado	70
Figura 4.3. – Instalação na parte externa do Cais	71
Figura 4.4. – Mix Bazaar	72
Figura 4.5. – Parte interna da instalação da artista Débora Bolsoni	73
Figura 4.6. – Parte externa da instalação da artista Débora Bolsoni	73
Figura 4.7. – Entrada da área infantil e juvenil da Feira do Livro	74
Figura 4.8. – Feira Brasil Rural Contemporânea	74
Figura 4.9. – Vetado acesso ao público ao Cais	76
Figura 4.10. – Vista do barco de passeio para o Cais Mauá	77
Figura 4.11. – Evento no Cais durante a Copa do Mundo	77
Figura 4.12. – Gráfico de comparação entre frequência e opinião dos respondentes	95
Figura 4.13. – Gráfico de percepção de alguma modificação nos arredores do CE	96
Figura 4.14. – Modificações no trânsito	97
Figura 4.15. – Geração de emprego	97
Figura 4.16. – Mesas externas durante a semana e no final de semana	99
Figura 4.17. – Mesas externas e caminho entre anexo do Armazém A7 e Lago Guaíba durante a semana e no final de semana	99
Figura 4.18. – Espaços ao ar livre durante a semana e no final de semana	100
Figura 4.19. – Caminhos na beira do Lago Guaíba durante a semana e no final de semana	100
Figura 4.20. – Mesas externas da praça de alimentação durante a semana e no final de semana	101

Figura 4.21. – Mapa comportamental durante a semana	101
Figura 4.22. – Mapa comportamental durante o final de semana	102
Figura 4.23. – Mapa comportamental de atividades estáticas ocorridas durante o meio dia, em dias de semana	103
Figura 4.24. – Mapa comportamental de atividades estáticas ocorridas ao meio dia, nos finais de semana	103
Figura 4.25. – Mapa comportamental de atividades estáticas ocorridas durante o final de tarde	104
Figura 4.26. – Mapa comportamental referente às atividades estáticas ocorridas durante a noite	104
Figura 4.27. – Mapa comportamental referente aos fluxos dentro do Cais Embarcadero durante o meio dia, em dias de semana	105
Figura 4.28. – Mapa comportamental referente aos fluxos dentro do Cais Embarcadero durante o meio dia, no final de semana	106
Figura 4.29. – Comparação entre os mapas de atividade estática e de fluxos, no período do meio dia, em dias de semana	106
Figura 4.30. Mapa comportamental referente aos fluxos durante o final de tarde	107
Figura 4.31. Mapa comportamental referente aos fluxos durante a noite	107
Figura 4.32. – Pôr do sol, vista do Cais Embarcadero	108

LISTA DE TABELAS

Tabela 2.1. – Níveis de análise socioespaciais	38
Tabela 3.1. – Relação entre os objetivos específicos e métodos aplicados	56
Tabela 3.2. - Materiais consultados na pesquisa documental	57
Tabela 3.3 – Questionário – períodos, procedimentos, locais e quantidade	59
Tabela 3.4 – Documentos analisados na pesquisa documental	63
Tabela 4.1. – Caracterização geral da amostra	81
Tabela 4.2. – Frequência e utilização da área do Cais Embarcadero	82
Tabela 4.3. – Imagem do Cais Embarcadero identificada através das respostas do questionário	84
Tabela 4.4. – Conhecimento da população sobre o projeto de requalificação do Cais Mauá	85
Tabela 4.5. – Conhecimento sobre o fato de o Cais Embarcadero ser um projeto temporário.....	86
Tabela 4.6. – Percepção dos usuários em relação ao surgimento de consequências urbanas	87
Tabela 4.7. – Avaliação do anexo no Armazém A7 e instalações de restaurantes, bares, lancherias e lojas	89
Tabela 4.8. - Avaliação dos espaços ao ar livre e espaço <i>kids</i>	91
Tabela 4.9. – Avaliação da praça náutica e estacionamento	93

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CBO	Classificação Brasileira de Ocupações
CE	Cais Embarcadero
CEPACS	Certificados de Potencial Adicional Construtivo
DEPRC	Departamento de Portos, Rios e Canais
EIA-RIMA	Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto do Meio Ambiente
EVU	Estudo de viabilidade urbanística
FEE	Fundação de Economia e Estatística
FIFA	Federação Internacional de Futebol
FIP	Fundo de investimento de participações
IAB	Instituto de Arquitetos do Brasil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LDDC	<i>London Docklands Development Corporation</i>
MARGS	Museu de Arte do Rio Grande do Sul
PORTOBRÁS	Empresa de Portos do Brasil S.A.
PPP	Parcerias Público-Privada
SPSS	<i>Statistical Package for the Social Sciences</i>
STF	Supremo Tribunal Federal

ONG	Organização não-governamental
OSPA	Orquestra Sinfônica de Porto Alegre
OUCs	Operações Urbanas Consorciadas
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO.....	11
1.1. Contextualização do problema.....	11
1.2. Proposta de investigação.....	12
1.2.1. Objetivos.....	13
1.2.2. Seleção do estudo de caso.....	13
1.3. Estrutura da dissertação.....	14
CAPÍTULO 2: A INTER-RELAÇÃO ENTRE O ABANDONO DE ESPAÇOS PORTUÁRIOS E AS REQUALIFICAÇÕES URBANAS NESSAS ÁREAS	15
2.1. AS ÁREAS PORTUÁRIAS E SUA RELAÇÃO COM O ABANDONO	15
2.1.1. As áreas portuárias e sua evolução globalmente.....	15
2.1.2. A evolução histórica das áreas portuárias no Brasil.....	19
2.2. REQUALIFICAÇÃO DE ZONAS PORTUÁRIAS: IMPORTÂNCIA, ESTRATÉGIAS E DESDOBRAMENTOS DAS INTERVENÇÕES EM ESPAÇOS ABANDONADOS.....	23
2.2.1. Definições do conceito de requalificação urbana.....	23
2.2.2. Síntese das intervenções em áreas portuárias abandonadas.....	25
2.2.3. Globalização e o surgimento dos Planos Estratégicos.....	33
2.2.4. Os impactos urbanos e sociais.....	35
2.3. PSICOLOGIA AMBIENTAL - A PERCEPÇÃO AMBIENTAL DOS ESPAÇOS REQUALIFICADOS.....	38
2.3.1. A percepção ambiental e a apropriação em relação à requalificação dos espaços.....	39
2.4. SÍNTESE DO CAPÍTULO.....	42
CAPÍTULO 3: METODOLOGIA.....	43
3.1. SELEÇÃO DO ESTUDO DE CASO.....	44
3.1.1. A cidade de Porto Alegre e sua importância histórica.....	44
3.1.2. O porto de Porto Alegre: características gerais.....	46
3.1.3. Projeto de Requalificação do Cais Mauá.....	50
3.1.4. O Cais Embarcadero.....	52
3.2. MÉTODOS DE PESQUISA.....	55
3.2.1. Pesquisa Documental.....	56

3.2.2. Questionário	57
3.2.3. Levantamento Físico	60
3.2.4. Mapa Comportamental	61
3.3. MÉTODOS DE ANÁLISE DE DADOS	62
3.3.1. Pesquisa Documental	63
3.3.2. Levantamento Físico e Mapa Comportamental	64
3.3.3. Questionários.....	64
3.4. SÍNTESE DO CAPÍTULO.....	65
CAPÍTULO 4: RESULTADOS	66
4.1. ANÁLISE HISTÓRICA E LINHA DO TEMPO DO CAIS MAUÁ.....	66
4.1.2. Considerações sobre a análise histórica	79
4.2. ANÁLISE DA PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS EM RELAÇÃO À UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO E AO SURGIMENTO DE CONSEQUÊNCIAS URBANAS.....	80
4.2.1. Caracterização geral da amostra	80
4.2.2. Análise da frequência e utilização da área do Cais Embarcadero ...	82
4.2.3. Análise da imagem que a população tem do Cais Embarcadero	83
4.2.4. Conhecimento da população sobre o projeto proposto para o Cais Mauá.....	84
4.2.5. Percepção dos usuários em relação ao surgimento de consequências urbanas	86
4.2.6. Avaliações do projeto proposto para a área do Cais Embarcadero .	88
4.2.7. Análise Inferencial.....	95
4.2.8. Considerações sobre a percepção dos usuários em relação à utilização do espaço e ao surgimento de consequências urbanas	98
4.3. O COMPORTAMENTO DOS USUÁRIOS NO CAIS EMBARCADERO. 99	
4.3.1. Considerações sobre o comportamento dos usuários no Cais Embarcadero	108
CAPÍTULO 5: CONCLUSÃO	110
5.1. REVISÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA, OBJETIVOS E MÉTODOS	110
5.2. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS	111
5.3. IMPORTÂNCIA DOS RESULTADOS E INDICAÇÕES PARA FUTURAS INVESTIGAÇÕES.....	113

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	115
APÊNDICES	126
APÊNDICE A: Questionário	127
ANEXO A: Levantamento físico	138
ANEXO B: Mapas comportamentais	139

CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO

1.1. Contextualização do problema

As áreas portuárias possuem grande importância histórico-cultural para a estruturação urbana e econômica das cidades onde estão inseridas. O papel assumido pelo porto, até a metade do século XIX, é de centro geográfico, em decorrência de sua funcionalidade (FRANÇA, 2016). Importações, exportações, serviços de hospedagens, de alimentação e comércio local faziam e ainda fazem a economia funcionar no entorno desses locais.

Segundo Blot (2003), os portos contêm histórias de simbiose com centros urbanos, com maior ou menor intensidade, funcionando como órgãos vitais para o desenvolvimento, ou mesmo para a formação dos centros urbanos. Além disso, cidades litorâneas têm como característica similar, serem ponto inicial de colonização, devido ao fácil acesso através do mar ou por lagoas, fazendo com que se tornassem marcos históricos e cidades de destaque para indústrias e empresas investirem seus capitais.

De acordo com Santos (2016), a evolução destas áreas portuárias foi perdendo o seu vigor com o passar dos anos. A alteração dos padrões econômicos, a evolução e melhoria dos meios, técnicas e capacidade de transporte, além da constante mutação das áreas necessárias para desempenhar essas atividades, sendo elas portuárias e/ou industriais, e a contínua quebra de relação entre a cidade e as frentes de água resultaram no abandono da área. Assim, o porto “perde sua importância estratégica e se transforma em uma grande área ociosa” (FRANÇA, 2016, p. 315).

No geral, isso não quer dizer que as atividades portuárias foram totalmente interrompidas, apenas que foram transferidas de local, para que houvesse uma melhor estrutura física para atender às novas necessidades de trabalho. Assim, o termo “abandonado” para fins desse trabalho, refere-se às antigas estruturas que serviam ao porto, as quais o poder público local não conseguiu destinar para o rumo ao qual migravam.

Desde os anos 1950, quando se iniciou o movimento de recuperação de áreas portuárias abandonadas, diversas cidades americanas aderiram à proposta. Mais tarde, baseados na experiência americana, a Europa e outros países, incluindo o Brasil, também começaram a executar este tipo de intervenção (BRITTO NEVES et al., 2009). Porém, juntamente com a modernidade agregada a esses espaços, outros problemas sociais eram criados, como a gentrificação.

Esse fenômeno sócio territorial produz um enobrecimento dessas áreas onde ocorreram as intervenções urbanas, provocando mudanças da população local, trazendo consigo alterações nas questões de moradia, atividades profissionais e também no estilo de vida de quem usufrui da localidade (FAUTH, 2015).

Com isso, questionamentos podem ser levantados em relação a esses espaços portuários afinal, são áreas historicamente relevantes que não deveriam se manter abandonadas. Por outro lado, quando projetos de requalificação dessas áreas são implantados, com o intuito de dar uso aos espaços ociosos, repercussões urbanas podem ocorrer, de forma mais intensa ou mais branda.

Nesse contexto, o problema de pesquisa deste trabalho é: **a utilização dos projetos de requalificação de espaços portuários em desuso, para incentivar o desenvolvimento econômico da área, alterando assim os padrões socioeconômicos da região e causando gentrificação.** Assim, esse problema origina a seguinte pergunta de pesquisa: **como implantar projetos de requalificação urbana em áreas portuárias em desuso, de uma forma que minimize as consequências da gentrificação?**

1.2. Proposta de investigação

A partir da identificação do problema de pesquisa, foram desenvolvidos o objetivo geral do estudo, os objetivos específicos e a seleção do objeto de estudo, sendo esses apresentados a seguir.

1.2.1. Objetivos

O objetivo geral desta pesquisa é propor recomendações que poderão auxiliar em diretrizes para a implantação de projetos de requalificação em antigas áreas portuárias, a partir da percepção e comportamento dos usuários, tendo em vista os efeitos negativos dos processos de gentrificação. Na busca pelo atendimento ao objetivo geral apresentado, o trabalho possui três objetivos específicos:

a) examinar historicamente uma área portuária, a fim de traçar uma linha do tempo indicando períodos de utilização e seus usos, antes da implantação de um projeto de requalificação;

b) analisar a percepção dos usuários em relação à utilização de uma antiga área portuária requalificada, bem como a percepção dos mesmos em relação ao surgimento de consequências da gentrificação;

c) mapear o comportamento dos usuários em uma antiga área portuária requalificada, a fim de identificar a maneira que utilizam o espaço.

1.2.2. Seleção do estudo de caso

Para o desenvolvimento desta investigação e com a finalidade de responder ao problema de pesquisa delimitado, foi definido um **estudo de caso**. Os requisitos para essa seleção foram: ser uma cidade portuária, tendo em sua zona espaços historicamente abandonados, além de possuir projetos de intervenções urbanas. Foi selecionada então, a zona portuária da cidade de Porto Alegre, no estado do Rio Grande do Sul, no Brasil. A cidade possui uma zona portuária que inclui três cais – Cais Mauá, Cais Navegantes e Cais Marcílio Dias -, entretanto, apenas o Cais Mauá encontra-se em desuso de suas atividades portuárias e possui um projeto de requalificação implantado: o Cais Embarcadero. Dessa forma, a presente pesquisa analisou apenas esse espaço requalificado.

Porto Alegre é a atual capital do estado e foi um dos quatro municípios iniciais do Rio Grande do Sul. Segundo dados da Prefeitura Municipal (2018), a cidade sede iniciou seu povoamento no ano de 1752, com a chegada de 60

casais de açorianos, através de seu porto, que sempre teve papel fundamental na história da cidade.

Desde o início, as atividades comerciais em relação ao porto eram intensas por possuir uma localização privilegiada em decorrência da profundidade das águas e pela proteção contra os ventos (KRUSE, 2011). Assim, o porto conseguia abrigar maiores embarcações e com isso aumentar a economia e o crescimento local.

1.3. Estrutura da dissertação

Este trabalho está estruturado em cinco capítulos, apresentados a seguir:

O capítulo 1 tem caráter introdutório, apresentando uma visão geral do tema abordado e sua importância, o problema e a pergunta de pesquisa, bem como os objetivos do trabalho e a seleção do estudo de caso.

O capítulo 2 apresenta a fundamentação teórica, dividida em três partes: na primeira se discute o conceito de abandono e a relação das áreas portuárias com o abandono; na segunda parte a pesquisa apresenta conceitos relacionados a intervenções em áreas portuárias abandonadas; e por fim, na terceira parte apresenta-se aspectos relacionados à apropriação dos espaços públicos e teorias da percepção ambiental ao trabalho.

O capítulo 3 apresenta o desenho metodológico, indicando o estudo de caso primário, assim como os métodos de coleta e análise de dados.

O capítulo 4 os resultados obtidos através da aplicação dos métodos.

E o capítulo 5 refere-se a conclusão do trabalho, bem como a importância deste estudo para futuras pesquisas e aprofundamento do problema exposto.

CAPÍTULO 2: A INTER-RELAÇÃO ENTRE O ABANDONO DE ESPAÇOS PORTUÁRIOS E AS REQUALIFICAÇÕES URBANAS NESSAS ÁREAS

2.1. AS ÁREAS PORTUÁRIAS E SUA RELAÇÃO COM O ABANDONO

Para uma melhor compreensão de como surgiram as áreas portuárias e como se tornaram espaços abandonados, com um grande potencial de requalificação, se faz necessário voltar um pouco no tempo.

Assim, busca-se compreender o desenvolvimento histórico dessas zonas portuárias até o esvaziamento de suas funções originais e, posteriormente, compreender sobre as disputas políticas envolvidas nas requalificações desses espaços, além de verificar as questões habitacionais, de mobilidade e de preservação do patrimônio histórico (ALVARENGA, 2020).

2.1.1. As áreas portuárias e sua evolução globalmente

Os espaços com funções portuárias surgiram desde que o homem iniciou sua circulação sobre a água, no final do período Paleolítico e, segundo Blot (2003), as embarcações eram simplesmente puxadas para a terra, em locais onde o declive da costa permitia.

Com o passar do tempo, esses espaços primitivos foram sendo aprimorados e transformados em trapiches, onde se atracavam canoas, em rios e litorais do mundo inteiro. Este tipo de localização é conhecido como porto colonial que, de acordo com Pinho (2020), caracteriza-se por uma “estrutura original de uma extensa área de atividade portuária, fragmentada, marcada pela presença dos trapiches” (PINHO, 2020, p. 90) (Figura 2.1). Esta primeira fase perdurou até meados do século XIX e possuía um vínculo muito próximo com a cidade.

Figura 2.1. Porto-colonial de Santos/SP em 1888, caracterizado pela presença de trapiches.



Fonte: Benedito Calixto/Aventuras na História (2019).

No decorrer dos anos, o transporte marítimo foi sendo modificado e modernizado, os barcos ganharam velas e posteriormente surgiram os navios a vapor. Para Cordeiro (2018), o auge do sistema porto-cidade ocorreu com a Revolução Industrial, que impulsionou a movimentação de mercadorias e trocas comerciais. Os navios, movidos a vapor, suportavam um volume cada vez maior de materiais (CORDEIRO, 2018).

“A mão de obra portuária e industrial passou a habitar os arredores do porto, que é tomado por maior complexidade devido à instalação de grandes armazéns, silos, linha férrea, e muros para separar os limites do porto das áreas urbanas” (CORDEIRO, 2018, p. 31).

O rápido crescimento comercial e industrial fez com que o porto moderno consumisse grandes áreas urbanas. A partir dos anos 1950, a mecanização dos equipamentos fez com que ocorresse a migração dos portos para locais distantes dos centros urbanos, que permitiam às embarcações uma maior profundidade na atracação (CORDEIRO, 2018).

Assim, o porto, antes chamado de colonial, transformou-se em porto concentrado ou porto organizado (Figura 2.2) que, para Pinho (2020), “representa a ruptura física do porto com a cidade, o afastamento de suas operações da vida dos cidadãos, o início de um distanciamento, com grande impacto econômico e cultural” (PINHO, 2020, p. 90).

Figura 2.2. Porto concentrado. Na imagem, o Porto de Rio Grande/RS, caracterizado pela presença de grandes armazéns, afastado da cidade.



Fonte: G1 RS (2018).

A construção do porto concentrado representou o fim da íntima relação da área portuária com os habitantes, afinal, interferia diretamente na construção social, econômica e cultural da cidade (PINHO, 2020). Ainda segundo o mesmo autor, essas transformações promoveram um redesenvolvimento urbano nas antigas zonas portuárias e veio acompanhado por um processo de gentrificação, expulsando os antigos moradores das áreas tradicionais.

Para Monié e Vidal (2006), o processo de afastamento dos portos em relação às cidades foi desencadeado na década de 1950, mas intensificado nas décadas seguintes em todos os países.

Não obstante, as modificações e modernizações não pararam por aí. A partir da década de 1960, segundo Pinho (2020), iniciou-se uma nova etapa, com o surgimento da era dos containers, originando grandes perdas de postos de trabalho e reforçando ainda mais a necessidade de renovação das estruturas portuárias, que possuíam muitos depósitos e poucos equipamentos (MAMIGONIAN, 2017) (Figura 2.3).

Figura 2.3. Terminal de Containers, na cidade de Rio Grande/RS.



Fonte: Portos e Navios (2021).

Assim, de acordo com Mamigonian (2017), a navegação marítima e os portos contaram com muitos inventos: o agigantamento de todos os tipos de navios (petroleiros e minerais), para carregarem 15 mil containers, o surgimento de navios graneleiros, navios de cruzeiros, navios GLP¹, os *roll-on/roll-off*², todos exigindo especializações portuárias, além de gigantescos guindastes portêneres³ para carga e descarga dos navios, empilhadeiras e caminhões deslocando os containers nos pátios portuários e enfileirando-os horizontal e verticalmente.

O desenvolvimento rápido do uso do container estabeleceu uma transformação radical no sistema portuário mundial. Segundo Monié e Vidal (2016), a partir do início da década de 1990, o processo de globalização intensificou-se em decorrência da crescente integração das esferas de consumo, circulação e produção em todas as escalas geográficas.

Os portos das cidades inseridas no mundo industrial moderno foram “reestruturados para acompanhar o movimento de modernização do transporte marítimo” (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 979). Assim, como consequência deste processo de evolução, as cidades portuárias ficaram com estruturas obsoletas e

¹ Navio de construção especial adequado ao transporte de gás liquefeito de petróleo.

² Navio de alta capacidade de carga, onde sua estrutura abarca objetos que entram e saem da embarcação pelos próprios meios, sobre rodas – seja eles automóveis, caminhões, ônibus, trailers e estrados volantes.

³ Guindaste para uso portuário que é montado sobre uma estrutura de pórtico.

abandonadas por não possuírem capacidade física para a continuidade dos serviços portuários.

2.1.2. A evolução histórica das áreas portuárias no Brasil

No Brasil, a história não se difere muito da história portuária mundial, porém, possui um certo atraso em comparação a portos mais antigos. A construção da maioria dos portos brasileiros remonta à era pós-industrial (ISOTTON, 2009).

Segundo o Ministério da Infraestrutura (2015), o sistema portuário brasileiro tem origem no início da colonização portuguesa no país, onde o transporte hidroviário servia para comercializar mercadorias entre Portugal e a colônia, através de atracadouros para carga e descarga de navios e de vilas instaladas nas costas. A estrutura física dos portos manteve os padrões: pequenos píeres de madeira, chamados trapiches, com um pequeno comércio nos arredores. Tais estruturas surgem principalmente para atender os objetivos extrativistas da metrópole (CORDEIRO, 2018).

Para Monié (2011), as primeiras cidades-porto brasileiras serviram como porta de entrada aos colonos e mercadorias enviadas de Portugal, também de pessoas escravizadas trazidas da África e pontos de embarque de produtos tropicais e agrícolas. Além disso, também tiveram um papel relevante no processo de formação do território brasileiro, “em função de o mar ser a rota mais acessível na época para a movimentação de pessoas, bens e produtos” (SOUZA, 2017, p. 2).

Como se pode perceber, no Brasil os portos sempre desempenharam um papel estratégico pelo perfil agroexportador, dando origem a inúmeros centros urbanos portuários que, por via de regra, ficam localizadas nos principais rios, lagunas e baías, como Salvador, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Belém, entre outros (MAMIGONIAN, 2017).

Em 28 de janeiro de 1808, o Rei D. João VI, promulgou a Carta Régia que, de acordo com Isotton (2009), determinava a abertura dos portos brasileiros às nações amigas. Nasceram assim os portos alfandegados brasileiros. No final do século XIX e início do século XX, começaram então as concessões para a

construção e exploração de portos no Brasil (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2015).

Nas décadas seguintes, a industrialização transformou o sistema portuário em todas as escalas. Segundo Monié (2011), os portos que antes eram considerados instrumentos estratégicos no desenvolvimento nacional, foram aditados no espaço das operações industriais, que alterou a interface mar-terra em um simples espaço de transbordo.

Com o aumento do comércio e o crescimento da cultura cafeeira, os portos entram em processo de modernização, fato que ocorre principalmente pela iniciativa privada, que consegue a concessão das obras, promovendo a construção de aterros, armazéns e a compra de equipamentos (CORDEIRO, 2018). A ampliação da indústria nacional através da substituição das importações, de acordo com Cordeiro (2018), direciona os investimentos da década de 1950 até o final da década de 1970, intensificando e expandindo o comércio entre as nações centrais do capitalismo. Assim, os portos, juntamente com a indústria naval, passam por grandes saltos de escala.

Entre as décadas de 1980 e 1990, com o fim das concessões, os principais portos voltaram ao controle estatal e não possuíam recursos para uma modernização e obras de infraestrutura necessárias (CORDEIRO, 2018).

O controle dos portos brasileiros passou por diversas administrações, o que dificultou muitos processos de organização e modernização das instalações. Para Monié e Vidal (2006), o setor foi caracterizado por intensas negociações em um ambiente de muita confusão e ausência de referências políticas.

Por meio do Decreto nº 9.078, de 3 de novembro de 1911, o Governo Federal criou a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais e a Inspetoria Federal de Navegação, vinculadas ao Ministério da Viação e Obras Públicas, com o intuito de regular os setores portuários e de navegação, que funcionaram independentes até agosto de 1932, quando o Decreto nº 23.607 uniu essas atividades sob única administração do Departamento Nacional de Portos e Navegação (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2015).

De 1943 até 1967, o Departamento Nacional de Portos e Navegação passou por diversas outras modificações de nomenclaturas, até que, por força no Decreto-Lei nº 200, em 1967, o Ministério da Viação e Obras Públicas foi extinto e criado o Ministério dos Transportes, que deu continuidade ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis e passou a incentivar a constituição de empresas para administrar as atividades portuárias, originando então as atuais Companhias Docas Federais.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura (2015), nos anos posteriores, as autarquias do setor portuário e hidroviário foram remodeladas em empresas públicas, as quais passaram a ter uma maior liberdade administrativa e financeira. Assim, em 1975, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis extingue-se e em consequência cria-se a Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS), uma “*holding*” vinculada ao Ministério dos Transportes. Em 1990, com a reorganização dos Ministérios da República, a PORTOBRÁS foi extinta e a administração dos portos ficou a cargo do Ministério da Infraestrutura, e com isso foi criada a Secretaria Nacional de Transportes e o Departamento Nacional de Transportes Aquaviários.

Em 25 de janeiro de 1993, foi introduzida a Lei nº 8.630, mais conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, segundo a qual o governo passou o controle dos portos às administrações portuárias estaduais e às Companhias Docas, além de buscar apoio e investimentos do setor privado. Esta lei foi o ponto de partida para a reformulação dos portos brasileiros. De acordo com Isotton (2009), a Lei de Modernização dos Portos trouxe consigo um estímulo para a eficiência dos serviços, redução dos custos e melhoria nos equipamentos de instalações.

A reforma portuária brasileira, combinada com o reforço nos investimentos no sistema portuário, contribuiu para o aumento da eficiência das operações portuárias e para a diminuição do custo dos serviços que era, até então, um dos mais elevados do mundo (MONIÉ; VIDAL, 2006).

Com a sanção da Lei de Modernização dos Portos, os terminais portuários puderam então modernizar seus equipamentos com capital privado, especializar sua mão de obra e aumentar a produtividade (CORDEIRO, 2018).

Porém, as mudanças implementadas nos portos brasileiros não são uma experiência inédita. Sabe-se que foram antecedidas por outros portos do mundo nos últimos 25 anos, uma vez que quase todos os portos mundiais passaram por amplas e profundas reformas (MONIÉ; VIDAL, 2006).

Assim, com o aumento constante dos navios que, como já visto, exigiu canais de atracação mais profundos, a necessidade de mais espaço para armazenagem e a modernização dos equipamentos, os portos históricos foram condenados a papéis secundários.

Os portos apresentaram uma evolução radical pela perda parcial ou total de suas funções comerciais tradicionais que se traduziram, por exemplo, pela degradação das áreas portuárias, cuja representação é cada vez mais negativa na sociedade devido tanto à sua associação sistemática aos problemas de insegurança, prostituição, engarrafamentos ou poluição ambiental, quanto a estigmas e preconceitos (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 980) (Figura 2.4).

Figura 2.4. Um porto abandonado. Os armazéns do Cais Mauá, em Porto Alegre/RS, antes da implementação do projeto de requalificação da área.



Fonte: Gaúcha ZH (2021).

Para Neu (2009), os portos que não se enquadraram nas exigências da logística internacional tendem a ter uma maior dificuldade de adaptação, ficando, assim, marginalizados na integração produtiva nacional e internacional, tendo como consequências para as cidades portuárias a perda da sua dinamicidade econômica, pois toda a infraestrutura criada durante anos de atividades portuárias fica obsoleta e, por conseguinte, abandonada.

A partir de todo o exposto até então, é possível identificar quais os fatores que levaram ao abandono generalizado das áreas, fazendo com que inicialmente, se tornassem espaços esquecidos. No entanto, após alguns anos, voltaram a ter visibilidade de outra maneira, como pode-se acompanhar nos próximos tópicos.

2.2. REQUALIFICAÇÃO DE ZONAS PORTUÁRIAS: IMPORTÂNCIA, ESTRATÉGIAS E DESDOBRAMENTOS DAS INTERVENÇÕES EM ESPAÇOS ABANDONADOS

Como visto na primeira parte deste trabalho, o esvaziamento e a degradação de áreas originalmente portuárias, além do iminente estado de abandono, foram o ponto de partida inicial para as diversas experiências de intervenções urbanas nas diversas cidades mundo afora.

Para tanto, segundo Fauth (2015), a fim de entender as bases para a formação e organização político-social da cidade em sua atualidade, é de extrema relevância entender e examinar os eventos históricos que as construíram. Para Harvey (1980), toda análise histórica é indispensável para a compreensão da produção do espaço urbano (HARVEY, 1980, *apud* FAUTH, 2015, p. 13).

2.2.1. Definições do conceito de requalificação urbana

O campo acadêmico utiliza diversos termos para se referir a intervenções urbanas. Entretanto, mesmo parecendo ter a mesma definição, existem pequenas diferenças entre os conceitos de renovação, reabilitação, revitalização e requalificação urbana. Desta forma, se fez necessário compreender o significado de cada termo para fundamentar a sua utilização no presente trabalho.

De acordo com Moura et al. (2006), o conceito de renovação urbana é marcado pela ideia da demolição do edificado e com a substituição por uma nova

construção, seguindo ou não as mesmas características tipológicas e morfológicas, possuindo ou não novas atividades econômicas no local.

Já o conceito de reabilitação urbana, segundo os mesmos autores, trata-se da readequação do tecido urbano degradado, com ênfase no caráter residencial. Não representa a destruição do tecido, mas sim uma readaptação a novas funções.

Ainda, seguindo as afirmações dos mesmos autores, Moura et al. (2006), a revitalização urbana intervém a médio e longo prazo assumindo e promovendo vínculos entre territórios, atividades e pessoas. Além disso, intervém na melhoria da qualidade do ambiente urbano e das condições socioeconômicas, atuando de forma ampla, concentrando um grande número de domínios e dimensões da intervenção. Isto é, em outras palavras, abrange uma grande área de intervenção urbana.

A requalificação urbana, portanto, promove a recuperação e a construção de equipamentos e infraestrutura, valorizando o espaço público com medidas de dinamização social e econômica, melhorando as condições de vida da população. Ademais, possui um caráter mobilizador, acelerador e estratégico, voltado principalmente para a formação de novos padrões de organização e de utilização do espaço (MOURA et al., 2006).

Para Silva (2011), a requalificação urbana é “um processo interventivo que ocorre nas áreas urbanas, que tem como intenção a manutenção dos elementos simbólicos (históricos e culturais) [...] tornando-o mais atrativo, mas não o descaracterizando” (SILVA, 2011, p. 48).

O conceito de requalificação urbana, para Moreira (2007), “abrange alterações das características de uma área urbana em transição, devido a um processo de declínio” (MOREIRA, 2007, p. 120), incluindo quatro aspectos, sendo eles: de caráter econômico, social, ambiental e físico.

No aspecto econômico, o objetivo é a criação de condições adequadas à manutenção de atividades econômicas rentáveis, além de proporcionar emprego aos habitantes da região.

O aspecto social tem como objetivo alterar a percepção social da área urbana, descontinuando o ciclo de pobreza em que se encontra. Pode ainda ser uma forma de manter a área arquitetonicamente relevante, através de encargos financeiros do setor público.

A qualidade de vida urbana representa um dos objetivos finais de uma requalificação urbana, por isso, no aspecto ambiental, a sociedade deve proporcionar para seus habitantes as melhores condições possíveis, dentro de uma lógica de sustentabilidade urbana.

E por fim, os aspectos físicos e de imagem estão relacionados à poluição e infraestrutura básica, pois um local com informações claras e precisas carrega consigo a sensação de segurança, item de muita importância na qualidade urbana.

Dessa forma, pode-se resumir o conceito de requalificação urbana como um:

Processo social de intervenção no território, que visa essencialmente (re)criar qualidade de vida urbana, através de uma maior equidade nas formas de produção (urbana), de um acentuado equilíbrio no uso e ocupação dos espaços e na própria capacidade criativa e de inovação dos agentes envolvidos nesses processos (FERREIRA; LUCAS; GATO, 1999, p. 208, *apud* MOREIRA, 2007, p. 124).

Sendo assim, após as devidas análises, o presente trabalho utiliza do termo requalificação urbana para se referir às intervenções realizadas em áreas portuárias abandonadas e/ou em desuso, pois são caracterizadas pela recuperação de áreas, somado com a valorização desses espaços existentes.

2.2.2. Síntese das intervenções em áreas portuárias abandonadas

O movimento de recuperação de áreas portuárias abandonadas iniciou-se na década de 1950, nos Estados Unidos, mais precisamente na cidade de Boston, porém, só foi colocado em prática na década de 1960. Juntamente com a cidade de Boston, Baltimore também foi pioneira do movimento, seguida pelas canadenses Toronto e Montreal, com projetos semelhantes, e só mais tarde, nos anos 1980, foi implantado em Londres, com o projeto das *Docklands* (AGUIAR, 2014).

De acordo com Aguiar (2014), trata-se de um processo que consiste na crescente renovação de antigas áreas industriais e comerciais portuárias abandonadas, com o objetivo de transformá-las em espaços de habitação, lazer, equipamentos e serviços.

Para Lyra (2016, p. 41), essas requalificações transformaram-se em protagonistas das políticas urbanas, sendo que se entendia por reabilitação uma “modernização das atividades mais ou menos centrais”.

Essas intervenções nascem como proposta às latentes reivindicações sociais de direito civis, buscando uma forma de apaziguar e controlar as manifestações da população. Os políticos e líderes de negócios traçam, então, novas estratégias de atuação urbana, a fim de reunir a cidade, preservando os investimentos já realizados (SOUZA, 2006).

A seguir, pode-se acompanhar uma síntese de alguns projetos de requalificação em áreas portuárias abandonadas, presentes nos continentes da América do Norte e do Sul, e também da Europa. Os exemplos mostrados neste trabalho foram selecionados pela sua repercussão histórica e por se tratar de Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) e Parcerias Público-Privada (PPP) para que pudessem ser realmente implementadas nas respectivas cidades, relacionando-se assim com o objeto de estudo desta pesquisa. Além disso, também foi levado em consideração a utilização das estruturas existentes, como por exemplo em Belém, que se relaciona com a utilização dos armazéns do objeto de estudo.

Nos anos 1950, na cidade de **Boston**, localizada nos Estados Unidos, de acordo com Del Rio (2001), a Prefeitura e a Câmara de Comércio contrataram uma equipe de consultores, liderada por Kelvin Lynch e John Myers, para a criação um plano de recuperação do *waterfront* da cidade, com o intuito de preservar as edificações históricas e integrar a cidade com o mar através de novos visuais e usos públicos.

De início, projetou-se sobre o *pier* o *New England Aquarium* (Figura 2.5), inaugurado em 1969, o qual se tornou um grande sucesso de público e elemento central da intervenção, por se tratar da primeira experiência do gênero aberta à visitação pública nos Estados Unidos.

Figura 2.5. *New England Aquarium*, em Boston.



Fonte: Nicolas Janberg/Structurae (2019).

Além disso, outro ponto que fez Boston se tornar um modelo internacional foi a intervenção realizada no *Quincy Market* e *Faneuil Hall*, dois edifícios que se encontravam em estado de abandono e por pouco, salvos da demolição, transformaram-se em um conjunto gastronômico e comercial, com mercado, restaurantes, bares, lojas e escritórios (DEL RIO, 2001).

Na cidade de **Baltimore**, o movimento de requalificação do seu *waterfront* foi implantado a partir de 1973, segundo Del Rio (2001), tendo como principal ponto de atração da cidade o *Inner Harbor* (Figura 2.6), que emprega um conjunto de empreendimentos e múltiplas atividades.

Figura 2.6. *Inner Harbor*, em Baltimore.



Fonte: The Daily Record (2022).

O projeto não parou por aí e, em 1976, uma nova área foi inaugurada com a construção do *Maryland Science Center* (Figura 2.7), seguido pela torre com mirante do *World Trade Center*. Em 1979, o Centro de Convenções foi instalado na região para a realização de eventos. Posteriormente, em 1980, foi inaugurado o que seria o maior sucesso do local, o seu *Harborplace*, um *mall* em dois pavilhões inspirados em antigos mercados, contendo restaurantes, cafés, mercado e lojas diversas. E em 1981, instalou-se o primeiro grande hotel, o *Hyatt Regency*, no mesmo ano em que foi inaugurado o Aquário Nacional, outro grande projeto âncora da localização.

Figura 2.7. *Maryland Science Center*, em Baltimore.



Fonte: Design Colective (2006).

Para conseguir o apoio da comunidade e aprovação do projeto, de acordo com Del Rio (2001), o idealizador James Rouse, empresário norte-americano, realizou uma campanha junto a grupos minoritários e representantes étnicos locais, o qual garantia empregos e oportunidades de negócio à população local.

As intervenções nas cidades de Baltimore e Boston marcam o início de um novo jeito de se pensar a cidade: como empreendimento, a arquitetura como “espetáculo” (HARVEY, 1994, *apud* SOUZA, 2006).

Após as bem-sucedidas experiências realizadas em Boston e Baltimore, iniciou-se uma discussão na Inglaterra, mais precisamente na cidade de **Londres**, no fim da década de 1970 que, conforme Souza (2006), objetivava promover a recuperação de uma grande extensão de terra desocupada, obviamente.

A primeira proposta foi elaborada no ano de 1976, por uma Comissão Mista das *Docklands* (Figura 2.8), cuja ideia principal consistia na criação de habitações de baixa renda, porém, segundo Souza (2006), esta proposta foi qualificada como “nada impressionante” pelo jornal britânico *The Times*, desestimulando investimentos privados na área.

Figura 2.8. *Docklands*, em Londres.



Fonte: The Montcalm (2018).

Com a entrada de Margaret Thatcher no governo britânico, a Comissão foi abolida, sendo criada, então, uma empresa mista para elaborar uma nova proposta, a *London Docklands Development Corporation* (LDDC). Seu objetivo principal foi criar condições favoráveis para atrair investimentos privados necessários à intervenção e, com isso, “facilitar a reciclagem o mais rápido possível do solo obsoleto, comercial ou industrial para usos mais elevados e melhores” (SOUZA, 2006, p. 170).

Com a tomada de controle pela LDDC, a mesma buscou condicionar o mercado através de investimentos públicos, com o intuito de transformar o

espaço em um centro mundial de operações financeiras e atrair cada vez mais investimentos privados (DEL RIO, 2001).

Essa operação neoliberal, segundo Del Rio (2001), tendo como agentes a iniciativa privada, favoreceu a falta de controle urbanístico da área, rejeitou o planejamento ou qualquer tipo de princípio regulador, gerando diversos conflitos, uma grande especulação imobiliária, além de resultados urbanísticos desastrosos.

No início dos anos 1980, surgia na América Latina, inspirado nos modelos de requalificação europeia, a intervenção em *Puerto Madero* (Figura 2.9), na capital portenha da Argentina, em **Buenos Aires**, transpondo o modelo perante uma realidade periférica (SOUZA, 2006).

Figura 2.9. *Puerto Madero*, em Buenos Aires.



Fonte: Ba-H (2022).

Buenos Aires sofria com a forte recessão econômica, quando a Argentina ficou sem moeda e a área de *Puerto Madero*, de acordo com Souza (2006), passou a ser apontada como estratégica, pois era capaz de estimular o desenvolvimento na região, que fica muito próximo ao centro e também à Casa Rosada, sede da presidência da República Argentina.

Por toda a questão econômica, era necessário que o projeto de *Puerto Madero* fosse rápido em sua elaboração. Por isso, foi realizado um concurso de ideias, idealizado pela Sociedade de Arquitetos, cujos participantes das três melhores propostas se reuniram na formação de um plano em comum e, em

contrapartida, a Sociedade aceitaria que se declarasse como área protegida os antigos galpões, ficando excluídos da área do concurso, o que viabilizava de imediato o início de suas comercializações (SOUZA, 2006).

Para Souza (2006), esse é o discurso dos planos de requalificação: a implantação de empreendimentos privados (no caso de Buenos Aires, com a comercialização dos galpões históricos) que gera recursos para mais investimentos públicos na área, fazendo com que esses empreendimentos privados se tornem ainda mais valorizados.

No Brasil, a primeira experiência com relação à requalificação de áreas portuárias foi realizada em **Belém** no ano de 1992 e implantado apenas no ano 2000. O projeto Estação das Docas (Figura 2.10), como é conhecido, não teve a participação do município, sendo elaborado pelo Governo do Estado do Pará, por intermédio da Secretaria Estadual de Cultura (SOUZA, 2006).

Figura 2.10. Estação das Docas, em Belém.



Fonte: G1 PA (2019).

A proposta teve como ponto focal a recuperação dos armazéns e na urbanização das áreas livres, incorporando galerias comerciais, espaços culturais e de lazer (SOUZA, 2006).

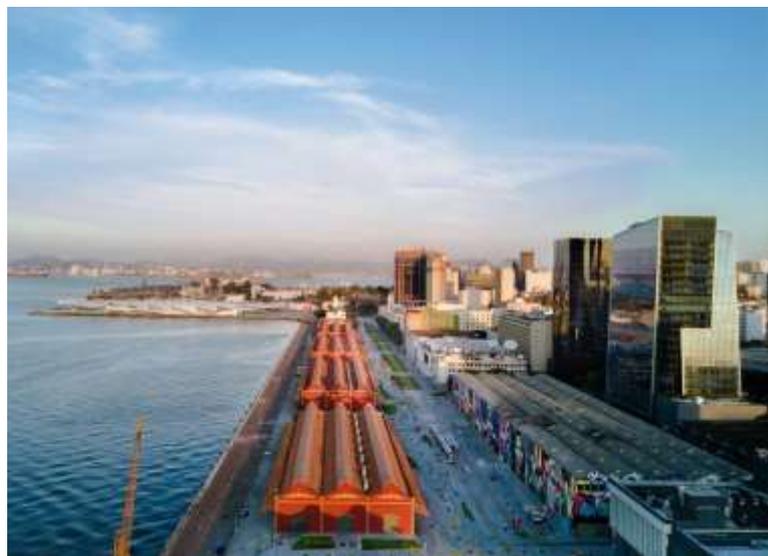
Para Souza (2006), “a realização dessa experiência em Belém serve de base para outras cidades brasileiras, pois mostra que é possível concretizar ações em um projeto executável, de escala real” (SOUZA, 2006, p. 194).

Data desde a segunda metade do século XX, de acordo com Aguiar (2014), que a cidade do **Rio de Janeiro** vem tentando implementar estratégias de projetos de requalificação da sua zona portuária.

No entanto, foi em outubro de 2007 que a Federação Internacional de Futebol (FIFA) anunciou o Brasil como sede da Copa do Mundo de 2014 e, dois anos depois, o Comitê Olímpico Internacional escolheu o Rio de Janeiro para sediar as Olimpíadas de 2016. Assim, segundo Aguiar (2014), em junho de 2009 iniciaram as intervenções urbanas para a implantação do, hoje conhecido, Porto Maravilha.

Para Konzen e Vivian (2020), o Projeto do Porto Maravilha (Figura 2.11) é a mais complexa iniciativa do gênero em desenvolvimento no país, atingindo 5 milhões de metros quadrados. Para promover a requalificação da área, a Prefeitura Municipal utilizou as Operações Urbanas Consorciadas. Para gerar arrecadação de recursos a fim de financiar as obras e serviços públicos da operação urbana, foi firmada uma Parceria Público-Privada, sendo emitidos Certificados de Potencial Adicional Construtivo (CEPACS).

Figura 2.11. Píer Mauá, no Rio de Janeiro.



Fonte: Diário do Rio (2018).

Além disso, Aguiar (2014) afirma que há um grande incentivo comercial para a área, justificando que isso potencializará as atividades ali desenvolvidas, porém, é importante salientar que as atividades incentivadas são destinadas

para a população de alta renda, deixando a população de baixa renda em segundo plano.

A experiência carioca indica, mais uma vez, um agravamento dos processos de gentrificação, segregação e exclusão social, baseadas em políticas públicas que mascaram tal situação.

2.2.3. Globalização e o surgimento dos Planos Estratégicos

Como visto anteriormente, os projetos de requalificação de áreas portuárias abandonadas iniciaram-se entre as décadas de 1950 e 1960, sendo necessário compreender quais as causas que incentivaram essas recuperações.

Neste mesmo período [entre as décadas de 1950 e 1960], segundo Aguiar (2014), é possível identificar um considerável crescimento urbano, econômico e uma certa atividade de planejamento urbano, incentivados pelos efeitos da reconstrução do período pós-guerra.

Para Nobre (2009), a crise estrutural do sistema capitalista, proveniente dos choques do petróleo e do esgotamento da expansão do pós-guerra, além do êxodo das atividades industriais para novas regiões, ocasionaram um processo de decadência econômica em diversas cidades do mundo.

A crise econômica refletiu diretamente na estrutura urbana das cidades e na forma de se pensar o planejamento urbano, de acordo com Souza (2006). Com isso, as cidades necessitavam gerar respostas aos desafios da globalização, o que resultou no surgimento de uma nova maneira de gerir as cidades, baseada nos ideais competitivos de mercado, venda de oportunidades de investimento e qualquer ideia que incentivasse o desenvolvimento econômico a curto prazo. Assim, passou-se a ter o “gerenciamento” empresarial das cidades aliado às estratégias de marketing – pontos base do chamado planejamento estratégico (SOUZA, 2006, p. 158).

Propõe-se então, de acordo com Aguiar e Custódio (2017), um movimento de retomada de áreas centrais que conquistam um papel essencial dentro dos

novos programas de projetos urbanos, pois oferecem espaços desocupados e infraestrutura.

A reestruturação dos antigos portos integrou-se aos movimentos ligados à reabilitação dos centros urbanos históricos, ao processo de reorganização da economia urbana e à melhoria das condições ambientais (AGUIAR, 2014).

Como cita Fauth (2015), os movimentos de recuperação dos espaços portuários e frentes marítimas adquirem um papel de liderança, visto que a globalização afeta diretamente o setor portuário e o papel das cidades com caráter competitivo.

A zona portuária foi, desde os primórdios, uma fiel testemunha do caráter intenso e da vida urbana mutável, de uma cidade que se refletia nas águas, nas docas de carga, nos bairros de trabalhadores portuários e representada por toda uma atmosfera urbana cosmopolita e pobre, que a literatura e o cinema fixaram no imaginário cultural que envolve a cidade (FAUTH, 2015). Assim, a associação histórica entre a cidade e a água impulsiona o setor econômico e social, representada pelo turismo de recreação, cultura, compras e negócios (AGUIAR, 2014).

A partir dos anos 1990, conforme Oliveira (2012), quando o mercado se tornou referência no planejamento urbano, o simbolismo associado aos megaeventos veio integrar um ingrediente fundamental para a harmonia entre a produção desse tipo de evento e a produção do espaço urbano.

Dentro do fenômeno da globalização, as novas estratégias de competitividade tomam as áreas portuárias como locais perfeitos para espetáculos midiáticos. As cidades por sua vez segundo Del Rio (2001), utilizam dessas estratégias como justificativa para as grandes requalificações, alavancando assim seu planejamento estratégico.

Dessa forma, a administração urbana empreendedora busca lançar as cidades no circuito mundial de investimentos internacionais, através dos megaeventos esportivos, mas sem deixar de atender ao capital comercial local (AGUIAR; CUSTÓDIO, 2017).

2.2.4. Os impactos urbanos e sociais

Após as constatações feitas a partir do levantamento de informações a respeito de como e por que surgiram os projetos de intervenções em áreas portuárias degradadas, é essencial que se analise quais os impactos urbanos e principalmente sociais que tais intervenções trouxeram às cidades.

Arantes et al. (2002, p. 31) cita que os termos “revitalização, reabilitação, revalorização, reciclagem, promoção, requalificação e até mesmo renascença” costumam acompanhar o conceito de gentrificação. Os autores ainda acrescentam que “a gentrificação é uma resposta específica da máquina urbana de crescimento a uma conjuntura histórica marcada pela desindustrialização e consequente desinvestimento de áreas urbanas significativas”.

O termo “gentrificação” é utilizado para denominar um fenômeno sócio territorial que consiste em: melhoramento físico de um território (especialmente em antigos centros urbanos e frentes marítimas), resultando no aumento de seu status cultural anterior. Este aumento de seu status produz um fenômeno de “elitização” ou enobrecimento das áreas urbanas, provocando significativas mudanças da população local por uma população de classe social mais elevada (FAUTH, 2015).

Em outras palavras, a gentrificação ocorre quando famílias de baixa renda são retiradas (voluntariamente ou não) de seus locais de moradia, e então esses espaços vazios são reocupados pela população com maior poder aquisitivo (AGUIAR, 2014). Entretanto, este fenômeno não diz respeito apenas ao setor residencial, visto que a população “gentrificadora” traz consigo suas atividades profissionais e seu estilo de vida.

Aguiar (2014) complementa que esses efeitos envolvem elevação no valor dos aluguéis e a supervalorização da área em decorrência dos padrões de consumo, onde instalam-se estabelecimentos com produtos e serviços de alto valor agregado, tais como supermercados de produtos ecológicos, restaurantes, cafeterias, sorveterias, lojas e afins, destinados a esse público mais seletivo.

Nobre (2009), em seu trabalho, cita que as críticas à gentrificação vão desde os efeitos excludentes das populações de menor renda, o que aumenta a

segregação socioespacial, passando pelos privilégios de questões imobiliárias de interesse privado em detrimento do interesse público, até a falta de projetos urbanos estruturadores e com ênfase nas grandes obras viárias.

Os primeiros estudos realizados sobre esse fenômeno foram realizados pela socióloga londrina Ruth Glass, em análise às *Docklands*, quando as famílias de classe média retornam a viver no centro da cidade. Outra pioneira desses estudos foi a estadunidense Sharon Zukin, com importantes publicações associadas à renovação urbana e modificações no estilo de vida da classe média local de Nova York, nos anos 1980, de acordo com Fauth (2015). A banalidade em relação ao fenômeno nas décadas de 1950 e 1960 adquire um poder simbólico de aceitação, superando a importância econômica e histórica.

Segundo a mesma autora, Fauth (2015), foi a partir dos anos 1980 que o debate sobre a gentrificação aumentou no âmbito acadêmico, desencadeando a partir daí algumas teorias, passando a organizar os estudos sobre o tema através de duas vertentes: uma relacionada à economia e produção, e outra baseada na cultura e no consumo.

Ainda que seja um fenômeno relativamente atual, faz algumas décadas que a gentrificação é um tema em desenvolvimento. Além disso, as consequências são muitas, visto que não se trata de um fato simples e, dependendo da perspectiva analisada, as proporções se apresentam de formas diferentes (FAUTH, 2015).

Para Fauth (2015), a gentrificação está fortemente enraizada na dinâmica social e econômica das cidades e vigorosamente determinada pelo contexto local, como os bairros, os agentes urbanos, as funções dominantes da cidade e principalmente pela política governamental.

Independentemente de onde ocorra, o aburguesamento de uma área normalmente está ligado com a participação do Estado ou de uma comunidade específica, com capital global e reestruturação econômica (FAUTH, 2015).

Aguiar (2014) supõe que a gentrificação se constata quando existe a combinação ou a soma de quatro processos, sendo eles:

A requalificação do ambiente construído com intervenções projetuais e inclusão de melhores serviços; a mudança de assentamentos

funditários que determina o aumento do preço de aquisição ou de aluguéis; o ingresso de grupos sociais que substituam os precedentes; e a concentração de sujeitos com estilos de vida e consumo semelhantes ou compartilhados (AGUIAR, 2014, p. 243).

O principal agente incentivador desse fenômeno é o promotor imobiliário. Para Fauth (2015), os projetos de recuperação urbana são fundamentais na redefinição de usos de um bairro ou área em especial, fazendo com que muitos promotores imobiliários atuem através das colaborações público-privada. Essas parcerias, excluem a participação ativa dos cidadãos, tratando-se de acordos entre a administração pública e a iniciativa privada.

Em decorrência dessas ações de parcerias público-privadas acontece o agravamento das disparidades sociais e a fragmentação da cidade, além de favorecer a especulação imobiliária, como já mencionado como críticas em relação à gentrificação. Em todas as cidades onde surge esse fenômeno, percebe-se também a canalização de investimentos públicos para as áreas mais privilegiadas (SOUZA, 2006).

Dessa forma, pode-se concluir que a gentrificação é um conjunto de processos articulados pelo capital, onde os governos assumem um papel de facilitadores para esse fenômeno. Entretanto, mais que um fenômeno em si, ele possui um forte simbolismo, já que representa a luta pelos espaços urbanos através do poder público, que por sua vez não incorpora a justiça social, o direito de moradia ou o direito a uma cidade universal (FAUTH, 2015).

Para Fauth (2015), a gentrificação se mostra hoje como um campo de manobra para políticas urbanas, através de projetos de requalificações, “prometendo” um embelezamento, uma mudança e valorização do solo, além da recuperação do meio ambiente e cultural, repercutindo, no fundo, como uma tentativa de integração social.

Para finalizar, pode-se afirmar que a gentrificação não é um fenômeno que ocorre de uma vez só, ou do dia para a noite, mas sim ao longo de alguns anos e talvez até de algumas décadas (AGUIAR, 2014).

A partir das discussões apresentadas nesta seção, percebe-se que as requalificações urbanas sempre trazem consigo consequências, principalmente se não tratadas de forma responsável ou focadas apenas nos resultados

financeiros que podem ser adquiridos com esses projetos. Dessa forma, nota-se a necessidade em analisar tais consequências, a fim de identificar quais seriam as formas mais adequadas de se fazer uma requalificação desses espaços em desuso.

2.3. PSICOLOGIA AMBIENTAL - A PERCEPÇÃO AMBIENTAL DOS ESPAÇOS REQUALIFICADOS

A psicologia ambiental tem como centro o indivíduo em sua relação com o ambiente (MOSER, 2018). Dessa forma, analisa conjuntamente os comportamentos e cognições do indivíduo dentro dos conceitos do ambiente físico e do ambiente social, relacionando-os.

De acordo com Moser (2018), os estudos sobre o ambiente frequentemente precisam recorrer aos conhecimentos específicos das áreas da geografia, da arquitetura, do urbanismo e até mesmo da engenharia, fazendo com que integrem estudos pluridisciplinares. Assim sendo, utiliza-se da análise das percepções, cognições, representações e comportamentos relativos ao seu objeto de estudo em questão: o ambiente físico.

Ainda segundo Moser (2018, p. 22), “a psicologia ambiental cumpre sua função sob vários níveis referentes ao espaço, permitindo caracterizar a relação indivíduo-ambiente nesses diversos níveis”, que se encontram conectados uns aos outros, conforme a tabela a seguir:

Tabela 2.1. Níveis de análise socioespaciais

Escala	Ambiente Físico	Ambiente Social
Nível 1 Microambiente	Espaço privativo. Alojamento, espaço de trabalho.	Nível individual e familiar.
Nível 2 Meso ambiente	Espaços compartilhados. Espaços semipúblicos, habitat coletivo, bairro, lugar de trabalho, parques, espaços verdes.	Nível interindividual e das coletividades de proximidade.
Nível 3 Macro ambiente	Ambientes coletivos públicos. Cidades, aldeias, campo, paisagens.	Indivíduo / coletividade; comunidade; habitantes; agregados de indivíduos.
Nível 4 Ambiente global	Ambiente na sua totalidade. Ambiente construído e natural; recursos naturais.	Nível societal; sociedade, população.

Fonte: Adaptado de Moser (2018, p. 22).

É importante considerar a escala em que é compreendida essa relação do indivíduo-ambiente, que vai desde a percepção individual até níveis compartilhados, em suas dimensões físicas. Assim, estas escalas permitem analisar o grau de controle que o indivíduo pode ter sobre o ambiente, o sentimento de pertença e a apropriação ambiental (MOSER, 2018). Portanto, como a presente pesquisa busca a compreensão do indivíduo-ambiente, a investigação se deu através do Nível 3, a fim de explorar as percepções dos indivíduos em relação à área de estudo.

Para tanto, se faz necessário, também, compreender as teorias da percepção ambiental, incluindo a apropriação desses espaços requalificados. De acordo com Jerônimo e Gonçalves (2008), o conceito de “apropriação” surge dentro do contexto da psicologia ambiental como “a diferenciação e matização crítica de outros, como ‘privacidade’, ‘apego’ e ‘personalização’.” (JERÔNIMO; GONÇALVES, 2008, p. 195).

Para Jerônimo e Gonçalves (2008, p. 195), “a psicologia ambiental estuda o significado do espaço e a compreensão dos processos psicossociais acionados nas interações entre as pessoas, grupos, comunidades e entorno sociofísico”. Isto é, a inter-relação entre ambiente e indivíduo.

Desta forma, o estudo da psicologia ambiental se torna fundamental para uma melhor compreensão dessas inter-relações entre o indivíduo e o ambiente, levando em consideração suas expectativas, satisfações e insatisfações, valores e condutas, como cada um percebe, reage e responde de formas diferentes em relação às ações sobre o meio.

2.3.1. A percepção ambiental e a apropriação em relação à requalificação dos espaços

De início, é necessário entender algumas noções atreladas à percepção ambiental, para depois analisar sua relação com os espaços requalificados. Dessa forma, segundo Costa e Silva Junior (2010), é de suma importância interpretar o espaço a partir das suas representações cognitivas e significativas, compreendendo-o como percebido.

De acordo com Farias (2021), ao estudar a relação dos usuários com o ambiente, alguns conceitos importantes devem ser tratados dentro da psicologia ambiental, sendo eles:

- Espaço: área qualquer do ambiente urbano em que não é atribuído sentimento por parte do sujeito;
- Lugar: criado no espaço, é um ambiente com o qual o sujeito está ligado emocionalmente ou culturalmente;
- Apego: conceito complexo e multifacetado, exige atenção às características físico-espaciais do local e seus significados simbólicos-afetivos associados pelos indivíduos ou grupos;
- Apropriação: processo de interação intimamente ligado ao sujeito com o entorno de forma que se projete ou transforme o espaço em um prolongamento de sua existência, transformando-o ou não em lugar;
- Territorialidade: domínio, posse ou interesse por uma área pelo sujeito ou grupo, se manifesta através de um comportamento de apropriação, ocupação, defesa, demarcação, personalização e imposição de limites sociais.

Tais conceitos estudam a forma como o indivíduo utiliza do meio onde está inserido e busca compreender as decisões humanas em relação a esse local.

Melazo (2005) esclarece que as diferentes percepções do mundo também se relacionam com as diferentes personalidades, idades, experiências, aspectos socioambientais e com a herança biológica. Dessa forma, o sentido da identidade de um local, a forma como é percebido através de suas memórias, ideias, sentimentos, valores e preferências refletem o nível de afeição e usufruto do local (DILL, 2019; FARIAS, 2021).

E assim, falando em memória, Montaner e Muxí (2021, p. 135), em seu livro “Política e Arquitetura: por um urbanismo do comum e ecofeminista”, defendem que “a memória é sempre uma construção social” e “o patrimônio constitui o testemunho físico dessa construção da memória coletiva”. Assim sendo, o patrimônio histórico, como bem cultural e como memória cristalizada, possui uma identidade cultural própria e o sucesso das requalificações depende da renovação ou da construção de uma nova imagem, substituindo a antiga percepção da área (KNACK, 2007; DEL RIO, 2011).

Já a apropriação, segundo Sansot (1996) no texto de Jerônimo e Gonçalves (2008), é toda a prática pela qual o homem deixa sua marca e está relacionada à identidade de lugar e à produção da subjetividade.

O sentimento de pertencimento está ligado à apropriação no sentido de posse e identificação que o habitante tem sobre um determinado espaço, estabelecendo uma associação entre a posse e a identidade social do local (JERÔNIMO; GONCALVES, 2008).

Ademais, Farias (2021) salienta que o estilo de vida também está ligado à forma como acontecerá o vínculo com o lugar. Atividades econômicas, sociais e relacionais instigam diferentes padrões de vínculo e apropriação.

Para Dantas (2003), o processo de apropriação se dá mediante abertura de vias, adensamento do uso do solo, incorporação de novas áreas, deterioração de outras, renovação urbana, implantação de infraestruturas, e também a valorização dos espaços. Ainda, a apropriação dos espaços pelos populares, ou seja, pelas diversas camadas sociais, é condição essencial na dinâmica urbana da cidade (COUTO; MARTINS, 2013).

A apropriação se traduz através da leitura do espaço, de acordo com as particularidades que dão identidade e conferem legitimidade a cada conformação espacial distinta (COUTO; MARTINS, 2013).

Em relação aos espaços requalificados, é notável que existe uma complexidade cada vez maior no sentido da preservação histórica, principalmente quando as áreas de interesse cultural se associam com as áreas de interesse turístico e ambiental (ABALOS JUNIOR, 2017).

Contudo, Dantas (2003) aponta que o turismo não atua diretamente na produção do espaço, mas é em função dele que o espaço cresce, se valoriza e se modifica, a fim de se tornar apropriado e consumido. A atividade turística recria condições para a produção do espaço urbano.

Dessa forma, “o espaço apropriado e produzido serve cada vez mais às necessidades da acumulação, e o turismo [...] o transforma em mercadoria reproduzível, entrando no circuito da troca” (DANTAS, 2003, p. 48).

Nesse contexto, avaliar a apropriação do espaço pelos usuários está diretamente ligado à suas percepções, em relação tanto a áreas abandonadas, como a áreas requalificadas. Além disso, a relação entre pessoa e ambiente implica também em considerar os comportamentos, que estão diretamente ligados a forma como o espaço foi organizado.

2.4. SÍNTESE DO CAPÍTULO

O presente trabalho, a partir de seu objetivo principal, propôs reflexões relacionadas a projetos de requalificação implantados em diversas cidades ao redor do mundo e as consequências geradas por elas à comunidade onde se encontram. Pelo que se pode observar no desenvolvimento do referencial teórico, essas requalificações aconteceram com um mesmo objetivo, de trazer um novo uso ao local que estava abandonado, porém sem pesar quais implicações sociais iriam acontecer. Além disso, percebeu-se também que o envolvimento da iniciativa privada acentuou o surgimento de fenômenos como a gentrificação.

De certa forma, pode-se dizer que os espaços ociosos são a expressão das contradições intrínsecas do espaço, evidenciando diversas consequências aos usuários, que vão desde a degradação, trazendo transtornos para quem ali habita, até a supervalorização após um projeto de requalificação. Essa complexidade é percebida nos interesses que envolvem essas áreas, como política, economia, gestão da cidade, valorização do capital em desfavor da qualidade de vida, etc.

Com isso, analisa-se que o abandono ou o desuso de uma área é complexo, contudo, um processo de requalificação mal planejado também traz consequências negativas. Dito isso se faz necessário que o urbanismo se torne mais humanizado e (re) naturalizado, para que a apropriação do espaço seja feita de forma equilibrada e condizente com as diversas camadas sociais.

CAPÍTULO 3: METODOLOGIA

No presente capítulo são apresentados os procedimentos metodológicos, assim como as técnicas empregadas para a obtenção dos dados necessários para responder à pergunta de pesquisa e atingir os objetivos do estudo. De acordo com a apresentação no capítulo 2, a busca desta pesquisa se deu através do emprego dos conceitos e metodologias da psicologia ambiental, sendo usada como ferramenta conceitual e metodológica para a identificação das percepções da comunidade local sobre o patrimônio histórico que está inserido, juntamente com as intervenções urbanas em áreas portuárias em desuso.

Em relação aos métodos, Pinheiro e Günther (2008) refletem sobre a multiplicidade de campos de conhecimento envolvidos nos estudos pessoa-ambiente, por isso, nesse tipo de pesquisa o modo de coleta de dados costuma mesclar métodos de diversas áreas da ciência, utilizando assim a abordagem de multimétodos.

A adoção de métodos variados possui a intenção de diminuir os vieses inerentes à adoção de um procedimento que ressalta apenas um aspecto do problema (PINHEIRO; GÜNTHER, 2008). Além disso, Elali (1997 *apud* PINHEIRO; GÜNTHER, 2008) ressalta que a aplicação isolada de um método pode gerar lacunas no conhecimento, apontando para resultados que contemplem apenas um lado da realidade.

Dessa forma, a partir da aplicação de métodos participativos, buscou-se compreender como a população local percebe o espaço requalificado e, ainda, analisar se existem e/ou quais as implicações urbanas que podem surgir com um projeto de intervenção urbana. Posteriormente, com a análise comparativa entre todos os dados coletados, pretende-se atingir o objetivo geral desta pesquisa (propor diretrizes para a implantação de projetos de requalificação em antigas áreas portuárias, a fim de minimizar as repercussões urbanas causadas por esses projetos.).

3.1. SELEÇÃO DO ESTUDO DE CASO

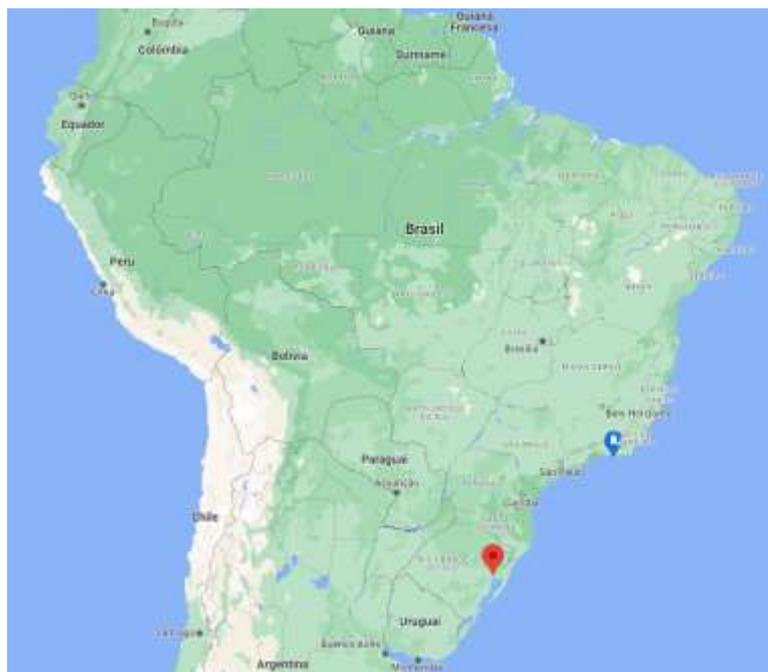
Sendo a implantação de projetos de requalificação em áreas portuárias abandonadas um fenômeno social contemporâneo e complexo que instiga questionamentos, o estudo de caso é o tipo de estratégia de pesquisa mais adequada de acordo com Yin (2001), pois segundo o autor, a utilização deste método é indicado na avaliação de intervenções cujos resultados não apresentam um conjunto claro e simples. Yin (2001, p. 21) ainda reforça que “o estudo de caso contribui, de forma inigualável, para a compreensão que temos dos fenômenos individuais, organizacionais, sociais e políticos”.

Desse modo, o campo escolhido para o referido estudo precisa obedecer aos seguintes requisitos: (i) ser uma cidade portuária, (ii) ter em sua zona espaços historicamente abandonados ou em desuso, (iii) possuir projetos de intervenções urbanas. Foi selecionada então, a zona portuária da cidade de Porto Alegre, no estado do Rio Grande do Sul, no Brasil. A cidade possui uma zona portuária que inclui três cais – Cais Mauá, Cais Navegantes e Cais Marcílio Dias - entretanto, apenas o Cais Mauá encontra-se em desuso de suas atividades portuárias e possui um projeto de requalificação implantado: o Cais Embarcadero. O objeto do estudo de caso será mais bem detalhado nos itens a seguir.

3.1.1. A cidade de Porto Alegre e sua importância histórica

A história da cidade de Porto Alegre inicia-se a partir do ano de 1752, data esta que marca a chegada de 60 casais de açorianos com o intuito de colonizar, povoar e marcar o território à beira do rio, que possuía uma posição geográfica estratégica (ABALOS JUNIOR, 2017) (Figura 3.1). Assim nasceu o Porto dos Casais, primeiro nome dado à cidade. Tornou-se capital da Província de São Pedro do Sul em 1773 e então, em 23 de novembro de 1822, surge o nome Cidade de Porto Alegre (FERNANDES, 2014).

Figura 3.1. Localização da cidade de Porto Alegre, Rio Grande do Sul.



Fonte: Google Maps (2022).

A partir de 1824, a cidade passou a receber imigrantes do mundo todo, em particular alemães, italianos, espanhóis, poloneses, judeus e libaneses. Essa composição de variadas origens étnicas, religiosas e linguísticas fizeram, e fazem até hoje, uma cidade cosmopolita e multicultural, repleta de diversidade e pluralidade (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2018).

O crescimento econômico resultante do processo migratório fez com que as atividades do porto aumentassem que, juntamente com o transporte ferroviário, serviu como importante meio de locomoção de mercadorias e de passageiros (ABALOS JUNIOR, 2017).

Em 1890, de acordo com Abalos Junior (2017), a cidade já abrigava cerca de 52.421 habitantes, podendo identificar as novas construções que alteravam a fisionomia da cidade, como por exemplo o Mercado Público (Figura 3.2), construído no ano de 1842 e ampliado no ano de 1870. “As chaminés das fábricas localizadas ao lado da orla de uma cidade de industrialização recente marcavam a importância da atividade portuária nesse processo de desenvolvimento urbano” (ABALOS JUNIOR, 2017, p. 47).

Figura 3.2. Mercado Público de Porto Alegre/RS, registro datado entre o final do século XIX e início do século XX.



Fonte: ES Abreu (2017).

As atividades portuárias sempre fizeram parte do cotidiano da cidade, por isso, a estruturação de um porto se fazia cada dia mais importante para o progresso da cidade, que despertava para planos urbanísticos, como o Plano de Melhoramentos às áreas centrais, de 1914 (ABALOS JUNIOR, 2017).

Atualmente, segundo o último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), realizado no ano de 2022, a cidade de Porto Alegre possui uma população de 1.332.570 habitantes (IBGE, 2022) e, de acordo com a mesma pesquisa, uma densidade demográfica de 2.689,94 hab./km² (IBGE, 2022).

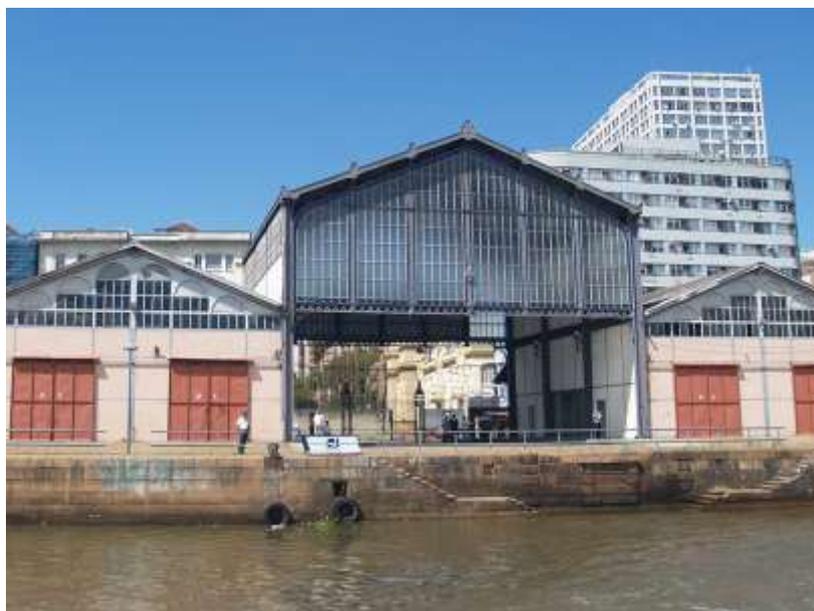
3.1.2. O porto de Porto Alegre: características gerais

Após grandes aterramentos serem realizados na região do centro histórico da cidade de Porto Alegre, diversos projetos foram estudados para a sua orla e principalmente para a parte portuária. Desta forma, de acordo com Moraes e Contassot (2014), em 1911 tiveram início as construções do porto fluvial de Porto Alegre, tendo como trecho mais antigo o do Cais Mauá, finalizado no ano de 1927.

Em 1919, foi construído o Pórtico Central do Cais do Porto (Figura 3.3), ícone arquitetônico até os dias atuais, desenvolvido em estrutura de ferro francesa, emoldurada com vitrões, exercendo o papel de entrada principal na chegada das embarcações à cidade (ABALOS JUNIOR, 2017).

No dia 01 de agosto de 1921, foi inaugurado o novo Porto da cidade, 10 anos após o início de sua construção. O conjunto não foi construído de uma vez só, mas sim em etapas: o primeiro trecho do cais, que fica em frente à Praça da Alfândega, data de 1911-1913; o pórtico e os armazéns A e B são do período entre 1919-1922; e os demais armazéns foram construídos entre 1917-1927, quando foi finalizado (ABALOS JUNIOR, 2017).

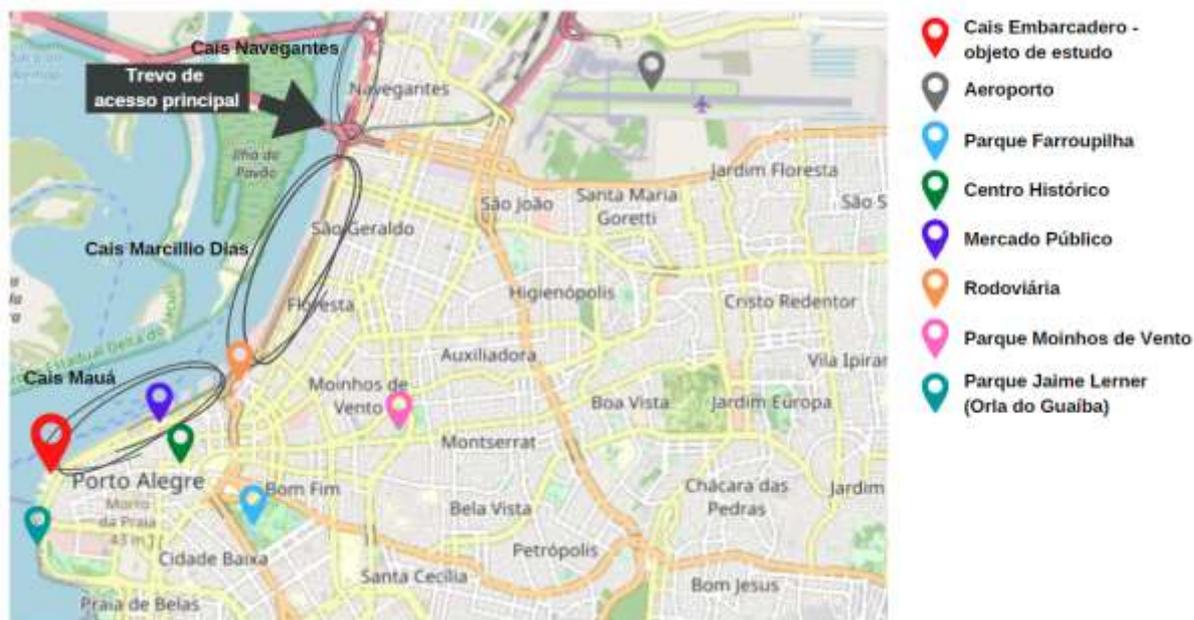
Figura 3.3. Pórtico Central do Cais do Porto.



Fonte: Cesar Cardia / Gasômetro – Blog de Imagens (2012).

As últimas grandes obras realizadas na área portuária de Porto Alegre, que seguiram até o final da década de 1950, foram as construções do Cais Navegantes e do Cais Marcílio Dias (Figura 3.4), fazendo com o que a cidade então contasse com o maior porto fluvial em extensão do país.

Figura 3.4. Mapa de localização do porto de Porto Alegre, em relação a alguns pontos de referência da cidade.



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Desde sua construção até os dias de hoje, o porto de Porto Alegre mantém oito quilômetros de cais acostável, dividido entre seus três cais. Sua estrutura envolve 25 armazéns com 70 mil metros quadrados, numa área total de 450 mil metros quadrados. Atualmente, a área de operação do porto está concentrada no Cais Navegantes e no Cais Marcílio Dias. Além disso, o zoneamento do porto dispõe de áreas distintas para terminais multipropósitos, de grãos, de fertilizantes e carga geral (PORTOS RS, 2019).

É importante destacar também um fato histórico da área portuária portalegrense, que é a grande enchente ocorrida na cidade no ano de 1941 (KONZEN; VIVIAN, 2020) (Figuras 3.5 e 3.6). Muitas alternativas para conter esses episódios foram planejadas e, ao final dos anos 1970, foi concluída a construção de um muro em toda a extensão da Avenida Mauá, com 2.600 metros de comprimento, a fim de proteger a cidade, porém criando uma faixa de isolamento da área portuária em relação ao centro histórico (ABALOS JUNIOR, 2017; KONZEN; VIVIAN, 2020) (Figura 3.7).

Figura 3.5. Avenida Mauá, Cais do Porto e Estação Ferroviária Ildefonso Pinto debaixo d'água, em 1941.



Fonte: Museu Hipólito José da Costa/Gaúcha ZH (2021).

Figura 3.6. Armazéns do Cais o Porto imersos, em 1941.



Fonte: Acervo SPH/Gaúcha ZH (2021).

Figura 3.7. Construção do Muro da Mauá, na década de 1970.



Fonte: Paulo Franken/Gaúcha ZH (2021).

No decorrer dos séculos seguintes, as instalações na área do Cais Mauá foram se tornando obsoletas e as atividades realizadas ali foram sendo

desativadas ou transferidas aos outros dois cais (KONZEN; VIVIAN, 2020). Dessa forma, de acordo com Konzen e Vivian (2020), de maneira cada vez mais frequente, o poder público passou a utilizar a área para a realização de outras atividades, como feiras, exposições e outros eventos de cunho cultural.

O Cais Mauá, mais especificamente seu pórtico e os armazéns adjacentes, foram considerados Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em 1983, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Os outros armazéns também foram tombados pelo mesmo órgão nos anos seguintes, com exceção do A7 (ABALO JUNIOR, 2017), que foi construído posteriormente e apenas incluso no inventário de compatibilização (SUL21, 2016).

3.1.3. Projeto de Requalificação do Cais Mauá

O Cais Mauá é um espaço público com inúmeras peculiaridades e atualmente é alvo de um processo de requalificação pelo poder público e privado para a preservação e, ao mesmo tempo, fomento do turismo da localidade (LACERDA; MELLO, 2020). A “reestruturação da área não é um fenômeno isolado, ela se insere no debate contemporâneo sobre o presente e o futuro das metrópoles no país, num mundo que é cada vez mais urbanizado” (MARZULO et al., 2021, p. 25).

A área portuária do Cais Mauá encontrava-se desativada desde o ano de 2005, segundo Antocheviz; Luz Reis e Limberger (2017). Após inúmeras propostas que sugeriam novos usos da área, porém sem continuidade no processo, no governo de Yeda Crusius (mandato ocorrido de 2007 a 2011), foi convocada então uma nova licitação, partindo do ponto zero e incluindo a iniciativa privada para participar da elaboração do edital de Revitalização do Cais Mauá (ABALOS JUNIOR, 2017).

O projeto de requalificação do Cais Mauá faz parte do programa de qualificação do centro de Porto Alegre, tendo como premissas centrais a revitalização do patrimônio histórico-cultural; proporcionar um novo espaço urbano de acesso público; fomento do turismo, eventos, economia criativa e empreendedorismo; promover o uso e a ocupação contínua e diuturna da área;

atratividade ao parceiro privado e sustentabilidade econômico-financeira de longo prazo; incentivo à mobilidade por meio de ciclovias, equipamentos de mobilidade sustentáveis e caminhadas; e a substituição do muro por outro sistema de proteção equivalente (SECRETÁRIA DE PLANEJAMENTO, 2022).

Para fins de planejamento, a área foi dividida em três setores, mostrada também na Figura 3.8:

- Gasômetro: área localizada no final da Avenida Mauá, em frente à Praça Brigadeiro Sampaio e ao lado da Usina do Gasômetro;

- Armazéns: área localizada paralelamente à Avenida Mauá, iniciando na Praça Brigadeiro Sampaio até o Mercado Público. É nesta área que se encontram os armazéns tombados como Patrimônio Histórico;

- Docas: por fim, área também localizada paralelamente à Avenida Mauá, começando no Mercado Público até a Rodoviária. Neste local estão situados galpões utilizados como depósito da Superintendência dos Portos e Hidrovias, Bombeiros e um antigo frigorífico.

Figura 3.8. Mapa de localização entre os setores do projeto de requalificação do Cais Mauá.



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Em 2010, de acordo com Moraes e Contassot (2014), o Consórcio Porto Cais Mauá do Brasil foi habilitado para arrendar por 25 anos a área do Cais Mauá, configurando assim a Parceria Público-Privada entre as empresas participantes do consórcio e o Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Após longas e

controversas tramitações, somente em dezembro de 2017 foi autorizado o início das obras de execução do projeto, como afirmam Konzen e Vivian (2020).

De acordo com a Prefeitura De Porto Alegre (2022), cada setor já mencionado corresponderá a um tipo de atividade, sendo elas (Figura 3.9):

- Gasômetro: corresponde à implantação de edifício para atividades de ensino, gastronomia e comércio, além de atividades diversificadas ao ar livre;
- Armazéns: corresponde à restauração e reformulação dos armazéns históricos, bem como a qualificação dos espaços abertos em todo setor, com utilização voltada a atividades institucionais, empresariais, de lazer, culturais, de entretenimento, de eventos e de hospedagem;
- Docas: corresponde à implantação de nove torres de uso residencial, comercial e de serviços, além da restauração do frigorífico pré-existente e da urbanização e qualificação das áreas externas.

Figura 3.9. Mapa de setorização do Cais Mauá, de acordo com o projeto de requalificação para a área.



Fonte: Prefeitura de Porto Alegre (2022).

Atualmente, encontra-se instalado e em funcionamento o Cais Embarcadero, localizado entre a Usina do Gasômetro e o Armazém A7, transformado em um complexo de restaurantes, bares, parque náutico e espaços de entretenimento (SUL21, 2021).

3.1.4. O Cais Embarcadero

O projeto Cais Embarcadero (Figuras 3.10 e 3.11) teve seu contrato de concessão assinado em janeiro de 2021, com os grupos *Tornak Holding* e

DCSET Participações, podendo utilizar a área durante 66 meses ou até que o futuro projeto para toda a área do cais seja concluído (SUL21, 2021). O espaço contempla uma área de 19.000m², e segundo o escritório Inn Arquitetura (2021), responsável pelo projeto, a intervenção proposta pretende estabelecer o diálogo entre o antigo e o novo, fomentando o senso de pertencimento e uso coletivo local.

Figura 3.10. Vista aérea do Cais Embarcadero



Fonte: Google Maps (2022).

Figura 3.11. Vista aérea do Cais Embarcadero.



Fonte: Mapa de Viajante (2021).

O complexo foi construído utilizando um dos armazéns do antigo porto, abrigando operações gastronômicas (Figura 3.12). Além disso, outras construções temporárias foram instaladas, também abrigando operações gastronômicas e de comércio (Figura 3.13), num estilo praça de alimentação ao ar livre. Encontra-se disponível aos usuários quadras esportivas, a praça náutica que possibilita o embarque e desembarque dos passeios marítimos e espaços ao ar livre para *picnics*, feiras e festivais musicais (Figura 3.14).

Figura 3.12. Restaurantes implantados junto ao Armazém A7, no Cais Embarcadero.



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2022).

Figura 3.13. Instalação temporária inserida no espaço do Cais Embarcadero.



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2022).

Figura 3.14. Espaços ao ar livre, no Cais Embarcadero.



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2022).

Seu funcionamento é de terça a domingo, das 10h às 22h. O local possui estacionamento próprio, que abriga cerca de 600 veículos.

Além disso, no ano de 2022, o Cais do Porto recebeu, no seu Armazém A6, a Bienal do Mercosul, utilizando o Cais Embarcadero como acesso e apoio aos visitantes da exposição (BIENAL DO MERCOSUL, 2022).

3.2. MÉTODOS DE PESQUISA

A presente pesquisa foi conduzida a partir de uma abordagem multimetodológica com foco na inter-relação entre indivíduo e ambiente construído. A utilização de vários métodos de coleta de dados de um mesmo fenômeno social permite a complementação das informações e auxilia na compreensão dos resultados, “contribuindo para reduzir deficiências ou fraquezas específicas de cada método, aumentando a validade externa dos resultados” (OLIVEIRA, 2015, p. 138).

A relação dos métodos com os objetivos específicos da pesquisa pode ser observada no Tabela 3.1.:

Tabela 3.1. Relação entre os objetivos específicos e métodos aplicados

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	MÉTODOS
(i) Examinar historicamente uma área portuária, a fim de traçar uma linha do tempo indicando períodos de utilização e seus usos, antes da implantação de um projeto de requalificação;	Pesquisa Documental
(ii) Analisar a percepção dos usuários em relação à utilização de uma antiga área portuária requalificada, bem como a percepção dos mesmos em relação ao surgimento de consequências da gentrificação;	Questionário
(iii) Mapear o comportamento dos usuários em uma antiga área portuária requalificada, a fim de identificar a maneira que utilizam o espaço.	Levantamento Físico Mapa Comportamental

Fonte: Elaborado pela autora (2022).

3.2.1. Pesquisa Documental

A pesquisa documental é uma etapa importante, pois contextualiza o cenário histórico, social e cultural em que o estudo de caso se encontra. Ainda, a pesquisa bibliográfica e documental visa identificar as intervenções e projetos de requalificação implementados no estudo de caso. Desta forma é possível vislumbrar os possíveis impactos urbanos no espaço.

Segundo Gil (2012) e Yin (2005), essa técnica averigua matérias decorrentes de documentos não analisados sistematicamente e não publicados dentre a comunidade científica. Ainda, Yin (2005) reforça que documentos e registros em arquivos são fonte de evidências, restauração e informações valiosas para a investigação.

Para Taylor e Bogdan (1994 *apud* GARBUIO, 2019, p. 214) este tipo de conteúdo “permite compreender as perspectivas, a historicidade, as informações que permeiam a questão investigativa social”.

Dessa forma, com o intuito de entender as informações ora apresentadas, foram analisados os seguintes documentos:

- i. Documentos administrativos (propostas, relatórios e documentos que demonstrem as intenções de intervenções urbanas, sociais e turísticas na área de estudo);
- ii. Documentos históricos da área;
- iii. Documentos de comunicação em massa, tais como jornais e informações disponíveis na internet.

A pesquisa documental permite o conhecimento e o aprofundamento prévio no estudo de caso, facilitando assim, a aplicação dos demais métodos escolhidos. A investigação se deu através de diversos arquivos relacionados na Tabela 3.2:

Tabela 3.2. Materiais consultados na pesquisa documental

-
- Notícias publicadas na página virtual da Prefeitura Municipal de Porto Alegre;
 - Notícias publicadas na página virtual do Governo do Estado do Rio Grande do Sul;
 - Arquivos do Centro de Pesquisa Histórica de Porto Alegre;
 - Arquivos do Museu da Comunicação Hipólito José da Costa;
 - Arquivos da Biblioteca do Estado do Rio Grande do Sul;
 - Arquivos da Biblioteca Pública Municipal de Porto Alegre;
 - Arquivos da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade;
 - Notícias publicadas em páginas virtuais de veículos de comunicação do meio jornalístico informativo local (Grupo RBS, Correio do Povo, Jornal Já).
-

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Assim, a pesquisa documental na busca dessas informações, permitiu a elaboração de uma linha do tempo, indicando eventos importantes na área no decorrer dos anos e ainda, mostrando todas as propostas de intervenções já apresentadas para o local.

3.2.2. Questionário

O questionário é, segundo Sommer e Sommer (2002), um método de coleta sistemática de informações sobre pessoas, crenças, atitudes, valores e comportamento, além de ser eficiente em questões de tempo. O método pode ser aplicado via internet, facilitando assim o recolhimento das respostas, pela sua funcionalidade e pelo seu baixo custo (SOMMER; SOMMER, 2002).

Segundo Lay e Reis (2005), o emprego desse método permite coletar uma quantidade significativa de dados, aplicando o mesmo conjunto de perguntas para um número representativo de respondentes. Os dados podem ser comparados e analisados estatisticamente, fornecendo assim resultados com considerável margem de segurança.

Para a utilização desse método, a aplicação de questionários tem como objetivo avaliar a percepção dos respondentes – tanto de frequentadores, quanto de trabalhadores – em relação à utilização do espaço denominado Cais Embarcadero, projeto de requalificação implantado no Cais Mauá, analisando o grau de satisfação e organização do espaço, bem como conhecimento sobre os possíveis impactos urbanos que o projeto pode ter implicado. O perfil dos usuários também foi analisado, com o intuito de verificar se características como faixa etária e renda influenciam nas demais respostas.

Para sua aplicação foi utilizado a plataforma do *Google Forms*, disponibilizado via internet, respondidos de forma *on-line* e também de forma presencial no local do estudo (Cais Embarcadero), via *QR Code*, onde o respondente acessou do seu próprio dispositivo móvel. A coleta das respostas presencialmente aconteceu numa quarta-feira, das 14h às 16h, conforme autorizado pela administração do local. Foram abordadas em torno de 30 pessoas, entre trabalhadores e frequentadores, apresentando o intuito do trabalho e perguntando da disponibilidade em responder ao questionário. Aos que não podiam responder naquele momento, como por exemplo pessoas que estavam em horário de trabalho, foi entregue uma folha com o acesso ao questionário para responder posteriormente. Como critérios de seleção da amostra dos respondentes, foram selecionadas pessoas com 18 anos ou mais e que estavam dentro do espaço do Cais Embarcadero.

Para sua aplicação *on-line*, o meio de divulgação do questionário foi a internet, através de redes sociais. Foi solicitado aos respondentes que compartilhassem o *link* com amigos, conhecidos e familiares que se encaixassem nos critérios de participação, utilizando-se da técnica de amostra em bola de neve (*snowball sample*) (HANDCOCK; GILE, 2011 *apud* SOUZA,

2020), para que fosse possível ampliar a divulgação e mais pessoas pudessem ter acesso e responder a pesquisa.

Antes da aplicação definitiva do questionário, foi aplicado um questionário piloto, com o objetivo de analisar a compreensão das questões, bem como verificar o tempo necessário para o preenchimento. O questionário piloto contou com 10 respondentes (Tabela 3.3) e com base nas observações e sugestões dos mesmos, foram realizadas modificações para aprimorar as perguntas e alternativas de respostas. Com base no questionário piloto, o tempo médio de preenchimento foi de 6 minutos.

Tabela 3.3. Questionário - períodos, procedimentos, locais e quantidade.

PERÍODO	PROCEDIMENTO	LOCAIS DE CONTATO	LOCAL DE REALIZAÇÃO	QUANT. DE RESPONDENTES
01 a 04 de dezembro de 2022	Piloto	Via internet (divulgação em redes sociais)	Via internet (Google Forms)	10 respondentes
26 de janeiro a 01 de fevereiro de 2023	Aplicação do questionário	Via internet (divulgação em redes sociais)	Via internet (Google Forms)	53 respondentes
22 de fevereiro de 2023	Aplicação do questionário	Presencial	Via internet (Google Forms)	7 respondentes, sendo 33 incompletos e desconsiderados ⁴

Fonte: Elaborado pela autora (2023)

O questionário (Apêndice A) é composto por 36 perguntas ao total, sendo intercaladas entre perguntas abertas e fechadas, com escala de cinco pontos nas respostas relativas à avaliação dos itens do projeto do Cais Embarcadero (muito bom; bom; nem bom e nem ruim; ruim; muito ruim), seguidas pelas justificativas para a avaliação, de escolha múltipla. Considerando que justificativas distintas poderiam surgir nos questionários, havia a alternativa “outro”, para que o respondente pudesse escrever sua resposta. As últimas 5 questões são para caracterização da amostra.

Antes de iniciar o preenchimento das questões, os respondentes tiveram acesso a um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), que indicava o tempo estimado necessário para o preenchimento do questionário, bem como

⁴ Foram considerados incompletos os questionários que não foram preenchidos até o final, principalmente os que foram aplicados presencialmente, dessa forma, tornou-se inviável a análise dos resultados, por não serem conclusivos.

que a participação no estudo seria voluntária e anônima e que os dados obtidos e a publicação dos resultados serão utilizados somente para fins acadêmicos. Após o aceite o questionário poderia ser iniciado. A amostra total de respondentes foi constituída por 60 respondentes.

A partir dos dados coletados, é possível observar o grau de envolvimento da população e dos trabalhadores do local em relação à intervenção no patrimônio histórico, a percepção do ambiente e os impactos gerados na comunidade em geral. Dessa forma, é possível analisar se questões como a gentrificação e a segregação social estão presentes ou na iminência de acontecer.

3.2.3. Levantamento Físico

A etapa de levantamento físico teve por objetivo reconhecer inicialmente o espaço e analisar visualmente o ambiente. A partir dessas observações, foi realizado então a elaboração da planta baixa (Figura 3.15) do espaço, a qual serviu de base para a aplicação dos demais métodos de coleta de dados.

Além disso, o levantamento físico possibilitou o registro fotográfico do objeto de estudo, reiterando assim, as informações obtidas pela aplicação dos mapas comportamentais. O levantamento físico foi realizado em um dia de semana e as fotografias foram realizadas em dois dias distintos – um dia de semana e outro no final de semana – no turno da tarde.

Figura 3.15. Mapa do levantamento físico.



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

3.2.4. Mapa Comportamental

O mapa comportamental é um instrumento para registro sistemático das atividades e localização das pessoas no espaço, sendo realizado em horários e dias distintos. Essas diferenças entre dias e horários são importantes para o resultado do método (SOMMER; SOMMER, 2002).

Para Pinheiro e Günther (2008, p. 381), esse método é “expresso pela representação gráfica da atividade das pessoas em um determinado espaço, de modo a indicar seus comportamentos em relação à localização em que ocorrem”.

Esta investigação realizou mapas comportamentais em três dias e três horários distintos, tencionando a verificação do maior número de atividades existentes no local de estudo. Desse modo, a verificação se deu em dois dias de semana e um dia no final de semana, alternando entre horários diurnos e noturnos, buscando avaliar os usos do espaço e o fluxo da movimentação de pessoas. Foi utilizado um percurso de caminhada definido pela autora, de forma que percorresse todas as vias dentro do complexo para o registro das atividades (Figura 3.16), sendo as observações realizadas na quarta-feira, na sexta-feira, e no sábado, nos seguintes horários: pela manhã, às 12 horas, pelo período da tarde, às 17 horas e pelo período da noite, às 20h.

Figura 3.16. Percurso realizado para o registro do mapa comportamental.



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Os dias e horários para a aplicação do mapa comportamental foram definidos a partir de informações geradas pelo sistema de pesquisa do Google, que através dos dados de usuários que ativaram o histórico de localização da plataforma, apresenta os gráficos de horários de pico (Figura 3.17). Dessa forma, pode ser analisado a utilização do espaço tanto nos dias de semana, quanto ao final de semana.

Figura 3.17. Horários em que há mais pessoas frequentando o Cais Embarcadero.



Fonte: Google (2022).

Os resultados obtidos com o mapa comportamental foram avaliados e contrapostos com os demais métodos e apresentados no Capítulo 4.

3.3. MÉTODOS DE ANÁLISE DE DADOS

A etapa de análise de dados teve por objetivo a descrição, interpretação e explicação dos dados levantados, a fim de obter a resposta para o problema de pesquisa investigado, e deve levar em consideração a natureza dos dados obtidos e do tipo de informações e relações desejadas para a escolha dos métodos de análise a serem utilizados (REIS; LAY, 1995).

3.3.1. Pesquisa Documental

Os documentos provenientes da pesquisa documental (Tabela 3.4) passaram por um processo de análise quanto ao seu conteúdo, de forma qualitativa, buscando inferências confiáveis de dados e informações a respeito do contexto em que se encontram, contribuindo assim, para a elaboração da linha do tempo histórica, referente ao Cais Mauá.

Tabela 3.4. Documentos analisados na pesquisa documental.

DOCUMENTO ANALISADO	LOCAL DE PESQUISA	FORMATO
Dissertação – Um porto vazio no centro da capital gaúcha	<i>On-line</i>	Digital
Notícia – Especial Cais Mauá	Jornal Já	Digital
Dissertação – O cais do porto em disputa	<i>On-line</i>	Digital
Notícia – 2ª Bienal do Mercosul enriquece RS	Jornal Folha de São Paulo	Digital
Informativo – Bienal do Mercosul	Fundação Bienal do Mercosul	Digital
Cais Mauá – Cronologia	Arquivos da Prefeitura Municipal de Porto Alegre	Digital
Informativo – Feira do Livro de Porto Alegre	Câmara do Livro	Digital
Livro – Águas do Guaíba	Biblioteca Pública Municipal de Porto Alegre	Físico
Informativo – Mix Bazaar	Secretaria do Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade	Digital
Notícia – Estado apoia produtores gaúchos na Feira Brasil Rural Contemporâneo	Arquivos do Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Digital
Informativo – Porto Alegre em Cena	Ministério da Cultura	Digital
Notícia – Cais Mauá sedia espaço infanto-juvenil da Feira do Livro	Arquivos do Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Digital
Notícia – Devido às cheias, Cais Mauá não será ocupado pela Feira do Livro	Jornal Correio do Povo	Digital
Notícia – Feira do livro reaproxima população do Cais Mauá em Porto Alegre	Grupo RBS	Digital

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Tabela 3.4. Documentos analisados na pesquisa documental (continuação).

Notícia – Patrimônio histórico de Porto Alegre, Cais Mauá, completa 100 anos fechado e em mãos privadas	Jornal Brasil de Fato	Digital
Notícia – Obras aceleradas para a conclusão do Cais Embarcadero em novembro	Blog Porto Imagem	Digital
Informativo – Cais Embarcadero	Perfil rede social - Instagram	Digital
Informativo – South Summit	Site oficial South Summit	Digital
Notícia – Projeto de revitalização do Cais Mauá do governo do estado é tema de audiência pública	Arquivos do Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Digital
Notícia – Conselho do programa de PPPs aprova edital para revitalização do Cais Mauá	Arquivos do Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Digital

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

3.3.2. Levantamento Físico e Mapa Comportamental

Os dados qualitativos obtidos através do levantamento físico (anexo A), foram transformados em um mapa e utilizados para dar suporte às outras metodologias.

Os dados coletados através dos mapas comportamentais (anexo B) foram analisados, também, de maneira qualitativa, através de categorias (atividade intensa, moderada e pouca atividade). O registro dos mapas comportamentais buscou revelar a forma de uso do local, identificando quais os pontos de maior utilização.

As informações obtidas com o mapa de fluxos, da mesma forma, realizam categorização dos caminhos e locais com maior e menor fluxo de pessoas a partir da análise qualitativa dos resultados apresentados nos mapas.

3.3.3. Questionários

Os dados quantitativos obtidos através dos questionários foram analisados através do programa estatístico SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*). Através da utilização de testes estatísticos, é possível determinar se

há ou não uma relação entre as variáveis investigadas, com base nos resultados obtidos por meio da análise de procedimentos matemáticos válidos e treinados, que não estão sujeitos a compreensão pessoal (REIS; LAY, 1995).

A apresentação dos resultados ocorreu pela estatística descritiva – distribuição absoluta e relativa (n - %), bem como, média, desvio padrão e amplitude. Foram realizados os seguintes testes: frequências, Qui-quadrado para análise das respostas de um ou dois grupos e *Crosstab*. O estudo da simetria da idade ocorreu pelo teste de *Kolmogotov Smirnov*.

Os dados obtidos através das frequências e tabulações cruzadas foram apresentados na forma de tabelas e, quando necessário, gráficos, de modo a apresentar todos os resultados considerados pertinentes para esse estudo.

Em relação à análise das justificativas e aspectos mencionados, considerando que o questionário contém perguntas fechadas e de múltipla escolha, os percentuais tendem a ser mais altos.

3.4. SÍNTESE DO CAPÍTULO

Neste capítulo foram expostos os procedimentos metodológicos, o objeto de estudo e os métodos de investigação adotados na pesquisa. A apresentação do estudo de caso foi feita em conformidade com os objetivos, problema e pergunta adotados nesta investigação.

Dentro da metodologia da psicologia ambiental, foram selecionados os métodos de pesquisa que mais se adequaram ao contexto e ao estudo de caso apresentado. Esclareceu-se como os dados foram obtidos, analisados e interpretados e, assim, o próximo capítulo apresenta os resultados obtidos.

CAPÍTULO 4: RESULTADOS

Este capítulo apresenta os resultados obtidos a partir da análise dos dados resultantes da aplicação dos diferentes métodos de coleta de dados. Esses resultados estão organizados em três itens (4.1. Análise histórica e linha do tempo do Cais Mauá; 4.2. Análise da percepção dos usuários em relação à utilização do espaço e ao surgimento de consequências urbanas; e 4.3. O comportamento dos usuários no Cais Embarcadero), os quais correspondem aos objetivos específicos dessa dissertação, sendo eles:

Objetivo específico A: examinar historicamente uma área portuária, a fim de traçar uma linha do tempo indicando períodos de utilização e seus usos, antes da implantação de um projeto de requalificação;

Objetivo específico B: analisar a percepção dos usuários em relação à utilização de uma antiga área portuária requalificada, bem como a percepção dos mesmos em relação ao surgimento de consequências da gentrificação;

Objetivo específico C: mapear o comportamento dos usuários em uma antiga área portuária requalificada, a fim de identificar a maneira que utilizam o espaço.

4.1. ANÁLISE HISTÓRICA E LINHA DO TEMPO DO CAIS MAUÁ

Este item está relacionado ao objetivo específico A, o qual apresenta uma análise histórica do objeto de estudo, através de uma linha do tempo, desde o momento em que o Cais Mauá encerrou suas atividades portuárias até o momento atual, indicando usos e atividades que aconteceram nesse espaço durante esse período, além das propostas de requalificação apresentadas por diversos governos.

1986 – Fim das atividades portuárias. Segundo Trevisan (2004), um extenso relatório elaborado pela Agência de Planejamento do Ministério dos Transportes, realizado após diversas análises às instalações do Cais Mauá, não permitiam melhorias de eficiência operacional, indicando então, uma série de

alternativas para reutilização do espaço para outros fins – não mais portuários - como por exemplo, o uso dos armazéns às necessidades da comunidade.

1988 – Projeto Cais do Porto. Apresentação do primeiro projeto para requalificação da área, proposto pelo Governo do Estado do RS, através do então governador Alceu de Deus Collares (JORNAL JÁ, 2019). Segundo a reportagem, a proposta previa o aproveitamento de 1.400m metros de cais para uma área comercial, além da construção de um centro de convenções e de um hotel de luxo.

1989 – Governo de Olívio Dutra. Quando Prefeito, pensou em instalar um restaurante popular e uma escola de alfabetização de jovens e adultos, além de um local para receber shows e apresentações teatrais (JORNAL JÁ, 2019).

1990 – Projeto de Urbanização do Cais. Proposto pelos vereadores da cidade de Porto Alegre, esse projeto previa o investimento de U\$ 60 milhões, utilizando a área entre os armazéns e o muro da Mauá para lazer e comércio (TREVISAN, 2004).

1991 – Projeto Caminho do Porto. Esse projeto lançado pela Prefeitura Municipal propunha reformar cinco armazéns do cais, localizados numa faixa de 400 metros à direita do pórtico central. De acordo com Ribeiro (2021), essa proposta tinha um programa misto entre educação e comércio, englobando uma escola popular, restaurantes, museu e a recuperação do terminal fluvial.

1991 – Casa da América Latina. No mesmo ano, o coordenador especial de Projetos Culturais do Governo do Estado, Luiz de Miranda, apresentou o projeto que pretendia construir um local de apoio cultural, com o objetivo de transformar a área do porto num ponto de união entre o rio e a cidade (TREVISAN, 2004).

1992 – Terminal de Transporte Urbano. Prefeitura Municipal e Governo do Estado unem-se para prever a alocação de 15 terminais de ônibus do centro da cidade para a área do porto (RIBEIRO, 2021; TREVISAN, 2004).

1994 – Concurso Público Nacional de Ideias Muro da Mauá. Organizado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento do Rio Grande do Sul – IAB-RS, juntamente com a Prefeitura de Porto Alegre. De acordo com Trevisan

(2004), o projeto vencedor do concurso previa uma passarela sobre o Muro da Mauá e ao longo do percurso, seriam instalados diversos mirantes nos pontos de visão entre os armazéns do cais.

1995 – Centro Gastronômico e Cultural do Cais do Porto. Anunciado pelo Secretário Estadual dos Transportes, Guilherme Socias Villela, o plano de revitalização de uma área composta pelo pórtico central e mais dois conjuntos de armazéns (TREVISAN, 2004; PMPA, s.d.).

1996 – Concurso Nacional Porto dos Casais. Também organizado pelo IAB-RS, em parceria com o Governo do Estado, foi a proposta mais ampla, detalhada e discutida dentre todas as outras já apresentadas. O programa de necessidades do projeto vencedor contemplava: um complexo de turismo e lazer, casas noturnas, *shopping centers*, hotéis, um centro empresarial de alta tecnologia, bares e restaurantes, marinas e terminal hidroferroviário, um teatro da Orquestra Sinfônica de Porto Alegre – OSPA e, também, um parque dedicado ao Mercosul (JORNAL JÁ, 2019; RIBEIRO, 2021; TREVISAN, 2004).

1997 – Concessão da área do porto passou a ser do Estado. Até então, a área portuária pertencia ao Departamento de Portos, Rios e Canais (Deprc), autarquia subordinada à Secretaria Estadual dos Transportes (TREVISAN, 2004). A Prefeitura Municipal, candidatou-se a assumir a administração do porto da capital do Rio Grande do Sul, com a ideia de assumir o gerenciamento do porto e passar a operação de revitalização para a iniciativa privada. Entretanto, segundo Trevisan (2004), o Ministro dos Transportes acabou por transferir ao Estado, a administração dos portos de Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas e Cachoeira do Sul, controlados até então pelo governo federal. Dessa forma, entre trâmites burocráticos entre Prefeitura e Estado, amarras políticas e discussões urbanísticas, passaram-se anos, trocas de governo e o projeto foi engavetado.

1999 – Bienal do Mercosul. A 2ª edição da Bienal do Mercosul marca a história da cidade com a recuperação de espaços decadentes no porto, transformando-os em espaços culturais. O evento ocupou três espaços na capital gaúcha, dentre eles sete armazéns abandonados às margens do Guaíba (FOLHA DE S. PAULO, 1999). Além dos armazéns, a área atualmente ocupada

pelo Cais Embarcadero, que antigamente pertencia ao DEPRC (Figura 4.1) também recebeu instalações desse evento (BIENAL DO MERCOSUL, s.d.).

Figura 4.1. Instalações da Bienal do Mercosul.



Fonte: Bienal Mercosul (sem data).

2000 – Píer Dado Bier. O empresário Eduardo Bier Correa, assinou contrato de concessão com a Prefeitura para a utilização da ex-área do DEPCR, para a implantação de uma casa de espetáculos e eventos, além de uma Praça Náutica e a Praça da Usina, que abrigaria a tradicional Feira da Cidade Antiga (TREVISAN, 2004), não chegando a ser executado.

2001 – Complexo Industrial Cais de Cinema. Governo estadual lança projeto com cinemateca, centro técnico e audiovisual e estúdios de cinema (PMPA, s.d.), incluindo a utilização de quatro armazéns para o Museu de Arte Contemporânea (TREVISAN, 2004).

2002 – Programa Monumenta. De acordo com Trevisan (2004), neste ano a Secretaria de Cultura de Porto Alegre recebeu uma verba do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Ministério da Cultura para a restauração de públicos de valor histórico. Com isso, o primeiro imóvel público financiado pelo programa foi a restauração do pórtico central do Cais Mauá (Figura 4.2).

Figura 4.2. Pórtico central restaurado.



Fonte: Guia ArqPOA (sem data).

2003 – CASACOR. Maior evento de arquitetura e decoração da América Latina, que todos os anos reúne profissionais renomados nas principais capitais do Brasil (VIVA DECORA, 2022). Sua 12ª edição aconteceu nos armazéns do Cais Mauá, com o tema “Habitar o tempo no Porto dos Casais” (RIBEIRO, 2021; TREVISAN, 2004). O evento “deixou benfeitorias nos edifícios como pintura, portas de vidro, banheiros públicos, escritórios e cozinhas. Após esse evento, os armazéns passaram a ser locados para eventos culturais da iniciativa privada” (TREVISAN, 2004, p. 162).

2003 – Bienal do Mercosul. A 4ª edição da Bienal que aconteceu também no Cais do Porto, promoveu a inserção do projeto Bienal do Mercosul na agenda de discussões políticas do Mercosul, firmando-se assim como o maior evento de arte visual latino-americana e consolidando a cidade de Porto Alegre como centro internacional de difusão e encontros culturais cívicos (BIENAL DO MERCOSUL, s.d.).

2004 – Revitalização do Cais Mauá. Um plano de recuperação é relançado, com um grupo técnico de integrantes da Prefeitura e do Estado prevendo espaços comerciais, culturais e empresariais no local (PMPA, s.d.).

2004 – Exposição temporária de Arte Contemporânea. O Museu de Arte do Rio Grande do Sul (MARGS) ocupou um dos armazéns com uma exposição temporária (TREVISAN, 2004).

2005 – Bienal do Mercosul. A 5ª edição da Bienal do Mercosul, expôs no Armazém A7, esculturas elaboradas de 1953 até 2001, na retrospectiva “A aventura da coerência” (Figura 4.3) (BIENAL DO MERCOSUL, s.d.).

Figura 4.3. Instalação na parte externa do Cais.



Fonte: Bienal do Mercosul (sem data).

2007 – Governo recomeça do zero e publica “Solicitação de Manifestação de Interesse”. De acordo com Ribeiro (2021) e a Prefeitura Municipal de Porto Alegre, o governo resolve iniciar o projeto do zero, convocando a iniciativa privada para participar da elaboração do novo edital para a Revitalização do Cais Mauá. É publicado então em diversos jornais nacionais e internacionais a solicitação de manifestação de interesse, para que empresas apresentassem projetos à análise da comissão técnica composta para esse fim.

2007 – Feira do Livro de Porto Alegre. A abertura oficial da 53ª Feira do Livro de Porto Alegre aconteceu no Cais Mauá (COLETIVA.NET, 2007).

2007 – Bienal do Mercosul. A 6ª edição da Bienal do Mercosul foi composta por seis mostras e ocupou três locais da cidade: MARGS, Santander Cultural e Armazéns do Cais do Porto (BIENAL DO MERCOSUL, s.d.).

2008 – Projeto Viva Cais Mauá. Aprovado no governo de Yeda Crusius, o projeto previa a transformação dos armazéns em polos de cultura, lazer e turismo, além da construção de um centro de eventos, dois hotéis, duas torres comerciais, estacionamentos, praças e um *shopping center*. A área do cais

encontra-se arrendada e fechado à visitação pública, exceto para eventos realizados no local (GUIMARAENS, 2015).

Esse projeto começou a sofrer questionamentos do movimento Cais Mauá para Todos, que de acordo com Guimaraens (2015), critica a falta da participação da sociedade na elaboração do projeto que afeta o patrimônio público, pois a construção de prédios comerciais e estacionamentos significa, para o grupo, apropriação privada de um espaço que deveria ser de todos.

2008 – Mix Bazaar. Feira de moda e variedades, contando com uma programação variada de desfiles e música, reunindo expositores de todo o país (Figura 4.4) (MIX BAZAAR, 2008).

Figura 4.4. Mix Bazaar.



Fonte: Gilmar Luis/Mix Bazaar (2008).

2009 – Bienal do Mercosul. A 7ª Bienal do Mercosul, com o tema Grito e Escuta propôs instalações que deslocavam os sentidos dos visitantes (BIENAL DO MERCOSUL, s.d.). A artista Débora Bolsoni, que expôs seu trabalho no Armazém A3, cobriu toda a superfície do local com areia e distribuiu castelos do mesmo material ao longo de um percurso (Figura 4.5 e 4.6) (RIBEIRO, 2021).

Figura 4.5. Parte interna da instalação da artista Débora Bolsoni.



Fonte: Bienal do Mercosul (sem data).

Figura 4.6. Parte externa da instalação da artista Débora Bolsoni.



Fonte: Débora Bolsoni (2009).

2009 – Fórum Social Mundial. Encontro anual internacional articulado por movimentos sociais, organizações não-governamentais – ONGs e pela comunidade civil para discutir e lutar contra as desigualdades sociais provocadas pela globalização (BRASIL ESCOLA, s.d.).

2009 – Feira do Livro de Porto Alegre. A 55ª edição da Feira do Livro trouxe a área Infantil e Juvenil para o Cais (Figura 4.7).

Figura 4.7. Entrada da área infantil e juvenil da Feira do Livro.



Fonte: Guimaraens (2015).

2010 – Feira Brasil Rural Contemporânea. Evento promovido pelo Ministério do Desenvolvimento Agrário e pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, aconteceu pela primeira vez na cidade de Porto Alegre, nos armazéns do Cais (GOVERNO DO ESTADO, 2010) (Figura 4.8). Essa feira é o maior evento da América Latina de exposição e venda de produtos da agricultura familiar. Além da feira, aconteceram diversas outras programações culturais, como por exemplo show do Gilberto Gil (ASSUFRGS, 2010).

Figura 4.8. Feira Brasil Rural Contemporânea.



Fonte: Guimaraens (2015).

2010 – Feira do Livro de Porto Alegre. Mais um ano, seguia-se com o espaço Infantil e Juvenil da Feira do Livro, na área do Cais Mauá.

2010 – Porto Alegre em Cena. Festival de teatro realizado pela Secretaria Municipal de Cultura de Porto Alegre. Nesse ano, aconteceu a 17ª edição, primeira e única vez que os armazéns do porto receberam esse evento (PORTO ALEGRE EM CENA, s.d.).

2010 – Aprovada Lei Complementar nº 638. Sancionada pelo Município, essa lei estabelece regras para a utilização do Cais Mauá. A medida assegura a preservação das características originais do Cais, como o calçamento e trilhos ferroviários de bondes, além de estabelecer o recuo da linha d'água para qualquer construção na área, altura das edificações, entre outras (PMPA, s.d.). Além disso, foram previstas atividades voltadas à comunidade, como instalação de centro de convenções, museus, espaços para feiras, auditório, além de um centro de referência de artesanato. A Feira do Livro de Porto Alegre também é mantida no local.

2010 – Lançado Edital de Concorrência nº 001/2010. Este edital previa o restauro do patrimônio histórico, a realocação de prédios públicos que ainda existiam no local, além da criação de espaços públicos para eventos como a Bienal do Mercosul, a Feira do Livro, o Museu de Arte Contemporânea, um Centro da Juventude e um Centro de Controle das Águas da Bacia Hidrográfica do Guaíba (PMPA, s.d.). Para isso, os espaços disponibilizados foram a área das docas, os armazéns e a área próxima à Usina do Gasômetro.

2010 – Ação judicial da Antaq. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), entra com uma ação no Supremo Tribunal Federal (STF) contestando o edital do Cais, alegando que a área é propriedade da União e não do Estado (PMPA, s.d.). Após muito meses e tramitações, a Antaq apresenta três alternativas para dar sequência ao projeto do Cais Mauá e assim, o Consórcio Cais Mauá do Brasil, ganhador do edital, apresenta um novo projeto arquitetônico, de acordo com as exigências da agência. Dessa forma, foi apresentado então o projeto realizado pelo escritório do arquiteto espanhol, Fermín Vázquez, que gerou inúmeras discussões até os dias atuais.

2010 – Vetado acesso ao público no Cais. A livre circulação de pessoas no Cais Mauá é interrompida (BRASIL DE FATO, 2021) (Figura 4.9).

Figura 4.9. Vetado acesso público ao Cais.



Fonte: TransLAB URB Coletivo (2016).

2011 – Bienal do Mercosul. A 8ª edição do evento aconteceu também no Cais Mauá, com o tema Territorialidade e sua redefinição crítica a partir de uma perspectiva artística (BIENAL DO MERCOSUL, s.d.).

2011 – Feira do Livro de Porto Alegre. 57ª edição também fez parte da memória do Cais. O armazém B, abrigou o Teatro Sancho Pança, além de continuar abrigando a ala infantil e juvenil (GOVERNO DO ESTADO, 2011).

2013 – Autorizado o início dos trabalhos de restauração do Cais. Após muitas discussões e trâmites burocráticos, a Antaq autoriza o início das atividades de restauração, pelo Porto Cais Mauá do Brasil. A previsão seria entregar a obra até setembro de 2014 (PMPA, s.d.). Neste ano, o Cais Mauá se mantém fechado ao público em razão do início das reformas.

2014 – Copa do Mundo. Abertura dos armazéns e arredores para abrigar eventos com festas e transmissão das partidas de futebol da Copa do Mundo (RIBEIRO, 2021).

2015 – Retomada da Feira do Livro para o Cais. Na 61ª edição da Feira do Livro, o Cais Mauá abriria novamente seus portões para receber a parte infantil da feira, porém, devido ao mau tempo e o período de cheias, por precaução foi optado por trocar de local (CORREIO DO POVO, 2015). Ainda assim, o espaço ficou aberto ao público para visitas e serviu de ponto de acesso aos passeios do barco Cisne Branco (GZH, 2015) (Figura 4.10).

Figura 4.10. Vista do barco de passeio para o Cais Mauá.



Fonte: GZH (2015).

2015 – Manifestações públicas. Diversos grupos e coletivos organizaram manifestações públicas em relação ao projeto previsto para o Cais Mauá, dentre eles o Ocupa Cais Mauá, Cais Mauá de Todos, Manifesto Mauá (TRANSLAB URB COLETIVO, 2016).

2018 – Copa do Mundo. O porto deu lugar ao então chamado Cais Embarcadero durante a copa do mundo. Os eventos ocorridos assemelham-se aos do ano de 2014: local para assistir aos jogos, bancas de comidas de rua e festas à noite (RIBEIRO, 2021) (Figura 4.11). De acordo com o mesmo autor, esse projeto de ocupação tinha como objetivo mostrar o potencial da área para a população porto-alegrense, na expectativa de manter o uso para além das datas de eventos específicos.

Figura 4.11. Evento no Cais durante a Copa do Mundo.



Fonte: Ribeiro (2021).

2020 – Início das obras do Projeto Embarcadero. Governo de Eduardo Leite assinou contrato de concessão da área para o empreendimento e as obras deram início de forma acelerada. A data de inauguração dependia da pandemia de COVID-19 (PORTO IMAGEM, 2020).

2021 – Estudos de nova modelagem para revitalização do Cais. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Governo do Estado assinaram contrato para a realização de estudos para definir a nova modelagem de revitalização do Cais Mauá (BRASIL DE FATO, 2021).

2021 – Inauguração do Cais Embarcadero. Empreendimento criado em parceria de duas empresas privadas, o DC SET Group e a Tornak Holding, com o objetivo de revitalizar e proporcionar novos usos e convivência em uma parte do Cais, oferecendo opções de alimentação, lazer, esporte, cultura, entretenimento, serviços e descanso ao ar livre (PORTO IMAGEM, 2021). O empreendimento é um espaço privado aberto ao público.

Dentro do espaço do Cais Embarcadero acontecem, até os dias atuais, diversas atrações ao público, como a Feira Agroecológica, Feira Autoral Renova, Feira Projeto Mercado no Cais, eventos como a Semana de Prevenção do Corpo de Bombeiros, shows locais, em época de Copa do Mundo, locais para assistir aos jogos, *Wine Festival*, dentre outros.

2022 – Bienal do Mercosul. Depois de alguns anos, a Bienal volta a acontecer no Cais Mauá, para sua 13ª Edição, com o tema Trauma, Sonho e Fuga (BIENAL DO MERCOSUL, s.d.).

2022 – South Summit Brazil. Evento de empreendedorismo e inovação que reúne *startups*, investidores e empresários para trocar experiências, identificar tendências e oportunidades de negócios, além de promover o ecossistema empreendedor (SOUTH SUMMIT, 2022; TERRA, 2023).

2022 – Discussões sobre a Revitalização do Cais Mauá. Muitas discussões ocorreram durante esse período, dentre elas apresentação de Estudo de Viabilidade Urbanística (EVU), Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto do Meio Ambiente (EIA-RIMA) (PMPA, 2022), bem como

audiências públicas (ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, 2022) para ouvir os anseios da população em relação a esse projeto.

De acordo com a Secretaria de Planejamento, Governança e Gestão, do Estado do Rio Grande do Sul (2022), durante o desenvolvimento desse novo projeto, foram realizadas duas audiências públicas, nove workshops com diferentes setores da sociedade, além de mais de 100 reuniões presenciais e duas pesquisas *on-line*. A iniciativa prevê espaços exclusivos para cultura, armazém de eventos, áreas de acesso livre para a população como praças, ciclovia, áreas de passeio, além da retirada do muro da Mauá.

2023 – South Summit Brazil. Pelo segundo ano consecutivo, Porto Alegre recebe o South Summit (PMPA, 2023).

Até o momento, não foram encontradas outras informações de eventos realizados ainda em 2023 no Cais Mauá.

4.1.2. Considerações sobre a análise histórica

Após toda a análise histórica realizada em relação ao Cais Mauá, pode-se perceber que a área sempre foi bastante utilizada para eventos culturais. Além disso, desde o momento em que as operações portuárias foram desativadas, existem projetos e ideias de revitalização e novos usos da área, mas até então, nenhuma de fato implantada. O que fica muito em evidência é que todas essas propostas visam transformar a área em um espaço muito mais comercial, do que de fato cultural. Lojas, *shoppings centers*, centros comerciais e empresariais são os principais focos. Museus, escolas técnicas, espaços culturais, espaços para feiras, aparecem como ideias secundárias ou, ao que parece, apenas para preencher uma lacuna “social”.

Após as grandes discussões acerca do projeto aprovado de 2008-2010, o Cais Mauá continuava nas mãos da mesma empresa, a Porto Cais Mauá do Brasil, mas sem haver sequer uma modificação no espaço. Segundo o Movimento Chega de Demolir Porto Alegre (2019), as obras nunca começaram por falta de cumprimento de uma das cláusulas do contrato de arrendamento, que seria a apresentação de uma carta de capacidade financeira de R\$400

milhões. Além disso, a captação de recursos para a obra foi proposta a partir de investimentos em fundos de pensão, tendo sido constituído o Fundo de Investimento de Participações Cais Mauá - FIP Cais Mauá, onde muito dinheiro foi investido, mas os recursos nunca foram aplicados. Por conta disso, abriu-se uma investigação da Polícia Federal, para analisar o desvio de recursos.

Ou seja, as obras nunca começaram pois não havia dinheiro e nem credibilidade para o projeto.

No ano de 2022, abriu-se nova licitação para outra empresa realizar as obras de requalificação da orla, porém, não surgiu nenhum interessado. Não foram encontrados registros que falem o motivo de não haver interessados. Até então, o principal cartão postal da cidade de Porto Alegre se mantém em degradação e esperando um destino digno para suas instalações.

O Cais Embarcadero, por sua vez, veio com a proposta de mostrar à sociedade o potencial que a área tem. Entretanto, segue a mesma premissa de todos os outros projetos: privatização do espaço público, conseqüentemente, transformado sim em um espaço gentrificado.

4.2. ANÁLISE DA PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS EM RELAÇÃO À UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO E AO SURGIMENTO DE CONSEQUÊNCIAS URBANAS

Para avaliar a percepção dos usuários, este item apresenta os dados provenientes da aplicação dos questionários (Apêndice A) e está relacionado ao objetivo específico B (analisar a percepção dos usuários em relação à utilização de uma antiga área portuária requalificada, bem como a percepção dos mesmos em relação ao surgimento de consequências da gentrificação.).

4.2.1. Caracterização geral da amostra

Os resultados apresentados na Tabela 4.1. referem-se a uma amostra de 60 frequentadores do Cais Embarcadero (CE), onde 76,7% (n=46) eram moradores de Porto Alegre e 23,3% (n=14) turistas.

No que se refere às informações sociodemográficas, a maior parte declarou-se do sexo feminino 80% (n=48); e da faixa etária de 21 a 37 anos, 71,7% (n=43). Predominaram os níveis de escolaridade referentes ao ensino superior completo, 43,3% (n=26), bem como de pós-graduação/mestrado/doutorado, 38,3% (n=23). Em relação à faixa de rendimento, 36,7% (n=22), se encontravam na faixa de mais 3 a 5 salários mínimos, seguido de 26,7% (n=16), com rendimento de até 3 salários mínimos. Isso quer dizer que a média da faixa de rendimento salarial dos respondentes é de R\$5.039,36, que, segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, são consideradas pessoas de classe média (AGÊNCIA BRASIL, 2023). Ainda, em relação à ocupação profissional, destacaram-se os profissionais ligados às funções técnicas, científicas, artísticas e assemelhadas, 68,3% (n=41) e funções administrativas, 18,3% (n=11). As ocupações profissionais foram agrupadas conforme a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), de acordo com informações do Ministério do Trabalho e do IBGE (2023).

Tabela 4.1. Caracterização geral da amostra.

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
Situação		
Morador da cidade de Porto Alegre	46	76,7
Turista	14	23,3
Escolaridade:		
Ensino médio completo e superior incompleto	11	18,3
Ensino superior completo	26	43,3
Pós-graduação/mestrado/doutorado	23	38,3
Ocupação profissional:		
Administrativas	12	20,0
Técnicas, científicas, artísticas e assemelhadas	41	68,3
Comércio e atividades auxiliares	2	3,3
Prestação de serviços	2	3,3
Indústrias de transformação e construção civil	3	5,0
Gênero		
Feminino	48	80,0
Masculino	12	20,0
Idade		
De 21 a 38 anos	43	71,7
De 39 a 58 anos	15	25,0
Mais 58 anos	2	3,3

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Tabela 4.1. Caracterização geral da amostra (continuação).

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
Renda individual:		
Até 1 salário mínimo (R\$1.212,00)	3	5,0
Até 3 salários mínimos (até R\$ 3.636)	16	26,7
Mais de 3 até 5 salários mínimos (R\$ 3.636 a R\$ 6.060)	22	36,7
Mais de 5 até 10 salários mínimos (R\$ 6.060 a R\$ 12.120)	11	18,3
Mais de 10 salários mínimos (mais de R\$ 12.120)	8	13,3

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

4.2.2. Análise da frequência e utilização da área do Cais Embarcadero

A amostra foi questionada quanto à frequência que costuma visitar o CE, e 55,5% (n=33) informaram a frequência eventual, seguido daqueles que reportaram raramente frequentar o local, 23,3% (n=14). Quanto aos dias da semana de preferência para frequentar o local, pouco mais da metade da amostra, 53,3% (n=32), confirmaram os finais de semana (Tabela 4.2).

Sobre a motivação para o costume de frequentar o CE, a maior parte relatou o lazer, 91,7% (n=55). Quanto às principais atividades realizadas quando frequentam o local, além das atividades diretamente relacionadas ao lazer, 76,7% (n=46), se mostraram representativas a admiração da paisagem, 46,7% (n=28), e as atividades ligadas aos eventos culturais, 23,3% (n=14) (Tabela 4.2).

Tabela 4.2. Frequência e utilização da área do Cais Embarcadero.

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
Com que frequência você costuma visitar o Cais Embarcadero?		
Não frequento	3	5,0
Raramente	14	23,3
Eventualmente	33	55,0
Frequentemente	5	8,3
Muito frequentemente	5	8,3

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Tabela 4.2. Frequência e utilização da área do Cais Embarcadero (continuação).

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
Você prefere frequentar nos dias de semana ou nos finais de semana?		
Dias de semana	23	38,3
Finais de semana	32	53,3
Não frequente	5	8,3
Você costuma frequentar a:		
Alimentação	1	1,7
Lazer	55	91,7
Não frequente	1	1,7
Trabalho no local	3	5,0
Quais atividades costuma realizar ^B		
Admirar a paisagem	28	46,7
Lazer	46	76,7
Brincar com os filhos	2	3,3
Alimentação/Restaurante/Gastronomia	9	15,0
Atividade física	2	3,3
Eventos culturais	14	23,3
Trabalho	2	3,3

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

B: Percentual obtido com base na análise do número de ocorrência de casos (questão de múltiplas respostas).

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

4.2.3. Análise da imagem que a população tem do Cais Embarcadero

Para as questões que buscaram analisar a percepção dos usuários sobre a área do CE, verificou-se que, 90,0% (n=54) concordaram que houve melhorias na área, pois consideraram que a área está muito mais bonita e funcional, o que sugere que as intervenções realizadas foram positivas. Em contrapartida, 68,3% concordaram que a cidade está sim separada da área do cais, pelo muro da Avenida Mauá (muro este que foi construído na década de 1970, em função das enchentes que atingiram a cidade), indicando que o muro cria uma barreira física e contribui para a sensação de separação entre a área do CE e o restante da cidade. Ainda, 55,0% (n=33), também relataram concordar que a área gera segregação urbana, devido à presença desses muros em sua volta, implicando em acesso restrito ao local, significando que essa barreira pode sim limitar o acesso de certos grupos à área do CE (Tabela 4.3)

Tabela 4.3. Imagem do Cais Embarcadero identificada através das respostas do questionário.

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
As afirmações a seguir pretendem analisar o que você pensa sobre a área do Cais Embarcadero		
A área está muito bonita e funcional		
Concordo parcialmente	9	15,0
Concordo totalmente	45	75,0
Nem discordo e nem concordo	3	5,0
Discordo parcialmente	1	1,7
Discordo totalmente	2	3,3
A área está separada da cidade pelo muro da Avenida Mauá		
Concordo parcialmente	15	25,0
Concordo totalmente	26	43,3
Nem discordo e nem concordo	7	11,7
Discordo parcialmente	7	11,7
Discordo totalmente	5	8,3
A área gera segregação urbana por possuir muros em sua volta e acesso restrito.		
Concordo parcialmente	16	26,7
Concordo totalmente	17	28,3
Nem discordo e nem concordo	9	15,0
Discordo parcialmente	9	15,0
Discordo totalmente	9	15,0

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Em suma, essas informações mostram uma visão mista dos usuários em relação à área do CE. Por um lado, houve melhorias percebidas em termos de beleza e funcionalidade. Por outro lado, a presença do muro e a sensação de separação e segregação urbana levantam questões sobre a acessibilidade e integração da área com o restante da cidade.

4.2.4. Conhecimento da população sobre o projeto proposto para o Cais Mauá

Conforme mencionado na apresentação do estudo de caso dessa pesquisa (item 3.1.4.), o Cais Embarcadero faz parte do projeto de requalificação de toda a área do Cais Mauá, proposto pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Com isso, os respondentes foram questionados em relação aos seus conhecimentos a respeito desse projeto de requalificação da área.

O conhecimento acerca das informações sobre o projeto de requalificação (Tabela 4.4) do Cais Mauá foi confirmado por 58,3% (n=35) dos investigados. Sobre este grupo, as informações mais mencionadas como sendo conhecidas eram “A área será toda requalificada”, 42,9% (n=15) e “Na parte das antigas docas terão edifícios residenciais”, 34,3% (n=12). E, considerando onde os investigados ouviram falar sobre esse projeto de requalificação, se destacaram as redes sociais, 54,3% (n=19) e TV/jornais/revistas, 51,4% (n=18).

Tabela 4.4. Conhecimento da população sobre o projeto de requalificação do Cais Mauá.

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
Você já ouviu falar do projeto de requalificação para toda a área do Cais Mauá proposto pelo Governo do Estado?		
Não	25	41,7
Sim	35	58,3
SE sim, O que você ouviu falar sobre esse projeto de requalificação do Cais Mauá? ^B		
A área será toda requalificada	15	42,9
Será construído um shopping center	6	17,1
O muro da Mauá será derrubado	7	20,0
Na parte das antigas docas terão edifícios residenciais	12	34,3
Irão utilizar os armazéns históricos para espaços culturais	11	31,4
Onde você ouviu falar sobre esse projeto de requalificação do Cais Mauá? ^B		
Na TV, jornais, revistas	18	51,4
Em páginas oficiais do Governo do Estado do RS ou da Prefeitura Municipal de Porto Alegre	4	11,4
Em uma audiência pública	2	5,7
Em blogs/páginas de opinião	3	8,6
Nas redes sociais	19	54,3
Através de outra pessoa	9	25,7

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

B: Percentual obtido com base na análise do número de ocorrência de casos (questão de múltiplas respostas).

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Além disso, o conhecimento sobre o fato de o CE ser um projeto temporário também foi questionado e 86,7% (n=52) responderam que não tinham esse conhecimento. Quando questionados sobre o fato deste projeto temporário ser bom, a grande maioria discordou desta proposta, 78,4% (n=47) (Tabela 4.5).

A maior parte dos investigados, 93,3% (n=56) (Tabela 4.5) relatou gostar sim do espaço do CE, o que demonstra o motivo da maioria dos respondentes discordar do fato do projeto ser temporário.

Tabela 4.5. Conhecimento sobre o fato de o Cais Embarcadero ser um projeto temporário.

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
Você sabia que o Cais Embarcadero é um projeto temporário, que ficará em utilização até as obras do Cais Mauá ficarem prontas?		
Não	52	86,7
Sim	8	13,3
Na sua opinião, o Cais Embarcadero ser um projeto temporário é bom.		
Concordo totalmente	2	3,3
Concordo parcialmente	6	10,0
Nem discordo e nem concordo	5	8,3
Discordo parcialmente	16	26,7
Discordo totalmente	31	51,7
Você gosta do espaço do Cais Embarcadero?		
Gosto	26	43,3
Gosto muito	30	50,0
Não gosto	3	5,0
Não gosto e nem desgosto	1	1,7

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

4.2.5. Percepção dos usuários em relação ao surgimento de consequências urbanas

Para analisar a percepção dos usuários em relação ao surgimento de consequências urbanas nos arredores do local onde foi implantado um projeto de requalificação, os resultados obtidos através dos questionários indicam que 60% (n=36) dos respondentes estavam atentos ao surgimento de algumas modificações no entorno.

Quando questionados sobre a percepção de alterações específicas, aquelas mais percebidas (classificação muitas modificações percebidas) foram “geração de empregos”, 23,3% (n=14); “comércio informal de rua”, 13,3% (n=8) e “alterações no trânsito”, 11,7% (n=7). Quanto à alteração que se destacou como

não percebida, o destaque foi o “valor dos aluguéis de imóveis nos arredores”, apontado por 43,3% (n=26) (Tabela 4.6).

Tabela 4.6. Percepção dos usuários em relação ao surgimento de consequências urbanas.

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
Você percebeu alguma modificação nos arredores do Cais Embarcadero, após sua implementação		
Não	24	40,0
Sim	36	60,0
Alterações no trânsito.		
1 Não percebi modificações	17	28,3
2 Percebi poucas modificações	9	15,0
3 Não sei	11	18,3
4 Percebi algumas modificações	16	26,7
5 Percebi muitas modificações	7	11,7
Valor dos aluguéis de imóveis nos arredores.		
1 Não percebi modificações	26	43,3
2 Percebi poucas modificações	1	1,7
3 Não sei	21	35,0
4 Percebi algumas modificações	9	15,0
5 Percebi muitas modificações	3	5,0
Geração de empregos.		
1 Não percebi modificações	11	18,3
2 Percebi poucas modificações	9	15,0
3 Não sei	13	21,7
4 Percebi algumas modificações	13	21,7
5 Percebi muitas modificações	14	23,3
Comércio informal de rua.		
1 Não percebi modificações	15	25,0
2 Percebi poucas modificações	8	13,3
3 Não sei	20	33,3
4 Percebi algumas modificações	9	15,0
5 Percebi muitas modificações	8	13,3
Oferta de imóveis para compra/venda/locação.		
1 Não percebi modificações	20	33,3
2 Percebi poucas modificações	5	8,3
3 Não sei	22	36,7
4 Percebi algumas modificações	8	13,3
5 Percebi muitas modificações	5	8,3
Você considera que essas modificações foram positivas ou negativas?		
Muito positivas	10	16,7
Positivas	27	45,0
Não sei	19	31,7
Negativas	4	6,7

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Em relação à percepção dos respondentes, quando questionados se as modificações percebidas foram positivas ou negativas, predominaram as respostas positivas, alcançando 61,7% (n=37) da amostra.

4.2.6. Avaliações do projeto proposto para a área do Cais Embarcadero

Os resultados obtidos através dos questionários e apresentados a seguir, revelam a avaliação dos usuários em relação às instalações referentes ao Cais Embarcadero.

Sobre as questões que abordaram as justificativas para as respostas apresentadas a seguir, as razões foram estratificadas para as respostas positivas (muito bom e bom) e a resposta negativa (ruim). Os casos que apontaram a resposta neutra (nem bom e nem ruim), não tiveram suas razões/justificativas apontadas, por se tratar de opiniões não relevantes para o estudo.

Considerando a construção do anexo no Armazém A7, que abriga diversos restaurantes, os investigados foram questionados sobre suas opiniões e, 53,3% (n=32) (Tabela 4.7), relataram achar muito bom, seguidos daqueles que classificaram a construção apenas boa, 35,0% (n=21). Sobre o grupo que apontou percepções positivas para a construção do anexo (bom e muito bom), as principais justificativas foram: “aparência moderna aliada ao antigo”, 69,8% (n=37) e “atração de pessoas para o local”, 60,4% (n=32). Essas opiniões positivas sugerem que uma parte significativa dos respondentes têm uma visão favorável em relação à construção do anexo e consideram uma adição positiva ao local.

Em compensação, sobre os casos que apontaram as respostas ruim, prevaleceram as justificativas referentes à: “privatização da área pública” e “uso comercial do patrimônio histórico e cultural”, relatado por todos os três investigados, 100% (n=3), seguido de “preços dos alimentos e/ou bebidas”, 66,7% (n=2). Os dados fornecidos evidenciam questões relacionadas à apropriação de espaços públicos para fins privados, e também mencionam o uso comercial do Armazém A7 estar sendo utilizado para fins comerciais, em

detrimento da preservação do patrimônio histórico e cultural. Ademais, em relação aos custos dos produtos oferecidos, identifica-se que foi considerado alto por algumas pessoas, o que pode impactar a acessibilidade e a inclusão de certos grupos.

Tabela 4.7. Avaliação do anexo no Armazém A7 e instalação de restaurante, bares, lancherias e lojas.

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
O que você acha sobre a construção do anexo no Armazém A7, que abriga diversos restaurantes:		
Muito bom	32	53,3
Bom	21	35,0
Nem bom e nem ruim	4	6,7
Ruim	3	5,0
Razões Bom. Muito bom		
Privatização de área pública	7	13,2
Aparência moderna aliada ao antigo	37	69,8
Patrimônio histórico e cultural da área	31	58,5
Atração de pessoas para o local	32	60,4
Uso comercial do patrimônio histórico cultural	14	26,4
Novos empregos	23	43,4
Preços dos alimentos e/ou bebidas	7	13,2
Conjunto de fatores	1	1,9
Privatização de área pública	7	13,2
Razões Ruim		
Privatização de área pública	3	100,0
Patrimônio histórico e cultural da área	1	33,3
Uso comercial do patrimônio histórico cultural	3	100,0
Preços dos alimentos e/ou bebidas	2	66,7
O que você acha sobre as instalações provisórias de restaurantes, bares, lancherias e lojas:		
Muito bom	22	36,7
Bom	27	45,0
Nem bom e nem ruim	8	13,3
Ruim	3	5,0

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Tabela 4.7. Avaliação do anexo no Armazém A7 e instalação de restaurante, bares, lancherias e lojas (continuação).

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
Razões Bom. Muito bom		
Ampliação das opções de utilização do local	33	67,3
Atração de pessoas para o local	37	75,5
Preços dos alimentos e/ou bebidas	2	4,1
Privatização de área pública	2	4,1
Uso dos espaços ao ar livre	42	85,7
Novos empregos	23	46,9
Razões Ruim		
Preços dos alimentos e/ou bebidas	3	100,0
Privatização de área pública	3	100,0

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Em resumo, as opiniões positivas sobre a aparência e a atração de pessoas para o local estão relacionadas à visão favorável sobre a construção do anexo. No entanto, mesmo que em menor número, as preocupações em relação à privatização, uso comercial do patrimônio histórico e cultural e preços dos alimentos e/ou bebidas são aspectos que geraram opiniões negativas sobre o anexo. Essa análise revela um contraste entre os aspectos estéticos e de atração turística com as preocupações relacionadas à preservação do espaço público, do patrimônio cultural e à acessibilidade financeira.

Em relação a opinião dos investigados sobre as instalações provisórias de restaurantes, bares, lancherias e lojas (praça de alimentação), uma elevada parcela da amostra se reportou às respostas positivas (muito bom/bom), 81,7% (n=49). Quanto aos casos que apontaram que as instalações provisórias são indiferentes ou ruins, estes representam 18,3% (n=11) (Tabela 4.7).

No que se refere às justificativas apresentadas a opinião da amostra sobre as instalações provisórias, verificou-se que para as respostas positivas, predominaram o “uso dos espaços ao ar livre”, 85,7% (n=42) e a “atração de pessoas para o local”, 75,5% (n=37). Enquanto sobre os casos que opinaram negativamente, as duas razões apontadas pelos três casos foram a “privatização

da área pública” e os “preços dos alimentos e/ou bebidas”, cada uma representando 100,0% (n=3).

O uso dos espaços ao ar livre e a atração de pessoas para o local são valorizados pelos usuários, entretanto, da mesma forma como no item anterior, a preocupação com a privatização da área pública e com os preços dos alimentos e/ou bebidas, foram aspectos que influenciaram nas respostas negativas.

Quando a amostra foi solicitada a emitir a opinião em relação aos espaços ao ar livre, a grande maioria, 91,7% (n=55) respondeu de forma positiva, relatando os espaços como bom e muito bom (Tabela 4.8). Considerando as razões referidas para os aspectos positivos do espaço, as maiores frequências foram para o “acesso às paisagens naturais da orla” e “área com acesso público e gratuito”, com proporções de 49,1% (n=27) e 47,3% (n=26), respectivamente.

Considerando o único caso da amostra que emitiu opinião negativa, as razões apontadas foram “quantidade de espaços”, “áreas com acesso público e gratuito”, “acesso às paisagens naturais da orla” e “pouco lugar para sentar”.

Em suma, a análise das respostas da amostra revela uma percepção predominantemente positiva por parte dos respondentes. Isso indica que a maioria dos usuários valoriza e aprecia os espaços ao ar livre em questão. No entanto, a opinião negativa expressada em um único caso pode ser analisada como ponto de melhoria do local.

Tabela 4.8. Avaliação dos espaços ao ar livre e espaço *kids*.

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
O que você acha em relação aos espaços ao ar livre:		
Muito bom	37	61,7
Bom	18	30,0
Nem bom e nem ruim	4	6,7
Ruim	1	1,7

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Tabela 4.8. Avaliação dos espaços ao ar livre e espaço *kids* (continuação).

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
Razões Bom. Muito bom		
Acesso às paisagens naturais da orla	27	49,1
Áreas com acesso público e gratuito	26	47,3
Atração de pessoas para o local	24	43,6
Contribuição para áreas verdes na cidade	19	34,5
Quantidade de espaços	30	54,5
Razões Ruim		
Quantidade de espaços	1	100,0
Áreas com acesso público e gratuito	1	100,0
Acesso às paisagens naturais da orla	1	100,0
Pouco lugar para se sentar	1	100,0
O que você acha sobre o espaço kids/parquinho:		
Muito bom	18	30,0
Bom	21	35,0
Nem bom e nem ruim	18	30,0
Ruim	3	5,0
Razões Bom. Muito bom		
Lazer em família	34	87,2
Lazer específico para as crianças	25	64,1
Quantidade de espaços	4	10,3
Seguro para crianças	15	38,5
Falta arborização no parquinho	1	2,6
Variedade de brinquedos	1	2,6
Razões Ruim		
Lazer em família	1	33,3
Pequeno	1	33,3
Seguro para crianças	1	33,3

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

As opiniões referentes ao espaço *kids* e parquinho (Figura 4.14) foram apontadas como positivas por 65% (n=39) dos investigados. No entanto, 30,0% (n=18) da amostra relatou que esse espaço é nem bom e nem ruim.

Quando questionados sobre as razões que nortearam a classificação do espaço kids, verificou-se que, sobre o grupo com respostas positivas, as razões mais prevalentes foram “lazer em família”, 87,2% (n=34) e “lazer específico para

crianças”, 64,1% (n=25). Quanto aos casos que se mostraram indiferentes, entendeu-se que os respondentes não utilizavam desse espaço.

O ancoradouro de barcos de passeios turísticos (Praça Náutica), foi apontado como muito bom por 45,0% (n=27) da amostra, seguido do grupo que se mostrou indiferente a esta questão (nem bom e nem ruim), 33,3% (n=20) (Tabela 4.9).

Quando questionados sobre as justificativas que definiram suas opiniões, verificou-se que, sobre os casos que se reportaram as respostas positivas, 65,0% (n=39), destacaram as razões “apreciação da paisagem” e “atração de pessoas para o local”, cada uma representando 61,5% (n=24). E, quanto às justificativas do único caso que respondeu negativamente, este apontou o “preço dos passeios turísticos”.

Tabela 4.9. Avaliação da praça náutica e estacionamento.

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
O que você acha sobre o ancoradouro para barcos de passeios turísticos:		
Muito bom	12	20,0
Bom	27	45,0
Nem bom e nem ruim	20	33,3
Ruim	1	1,7
Razões Bom. Muito bom		
Apreciação da paisagem	24	61,5
Atração de pessoas para o local	24	61,5
Contato com o Guaíba	21	53,8
Incentivo ao turismo	21	53,8
Não sei sobre	0	0,0
Não tenho opinião sobre o assunto	0	0,0
Poluição gerada pelos barcos	0	0,0
Preços dos passeios turísticos	3	7,7
Razões Ruim		
Preços dos passeios turísticos	1	100,0

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Tabela 4.9. Avaliação da praça náutica e estacionamento (continuação).

Características	Total amostra (n=60) ^A	
	n	%
O que você acha sobre o estacionamento:		
Muito bom	5	8,3
Bom	17	28,3
Nem bom e nem ruim	14	23,3
Ruim	19	31,7
Muito ruim	5	8,3
Razões Bom. Muito bom		
Facilidade de estacionar o carro ao lado do CAIS	1	3,7
Obrigatoriedade de pagamento	5	18,5
Preço do estacionamento	8	29,6
Quantidade de vagas	18	66,7
Vagas descobertas	3	11,1
Razões Ruim		
Falta de educação dos funcionários	1	5,3
Obrigatoriedade de pagamento	9	47,4
Preço do estacionamento	14	73,7
Quantidade de vagas	4	21,1
Vagas descobertas	7	36,8
Concordo que tenha que ser cobrado, mas com preço mais razoável.	1	5,3

A: Percentuais obtidos com base no total da amostra.

Fonte: Elaborado pela autora (2023).

A questão referente ao estacionamento, se destacou neste estudo por predominar a perspectiva negativa das respostas (muito ruim e ruim), alcançando 40,0% (n=24), enquanto a percepção positiva envolvendo as repostas de muito bom e bom, alcançou 36,6% (n=22) (Tabela 4.9).

Quando a amostra foi questionada sobre as razões para suas percepções sobre o estacionamento, observou-se que, sobre os casos que foram categóricos na percepção ruim, se destacaram as razões: “preço do estacionamento”, 73,7% (n=14) e “obrigatoriedade de pagamento”, 47,4% (n=9). Considerando as respostas que denotaram aspectos positivos, se destacou a razão referente a “quantidade de vagas”, 66,7% (n=18).

Em resumo, os usuários destacam que a exigência de pagamento para estacionar foi percebida como um aspecto negativo, possivelmente devido à falta de alternativas gratuitas. Por outro lado, a disponibilidade de um número

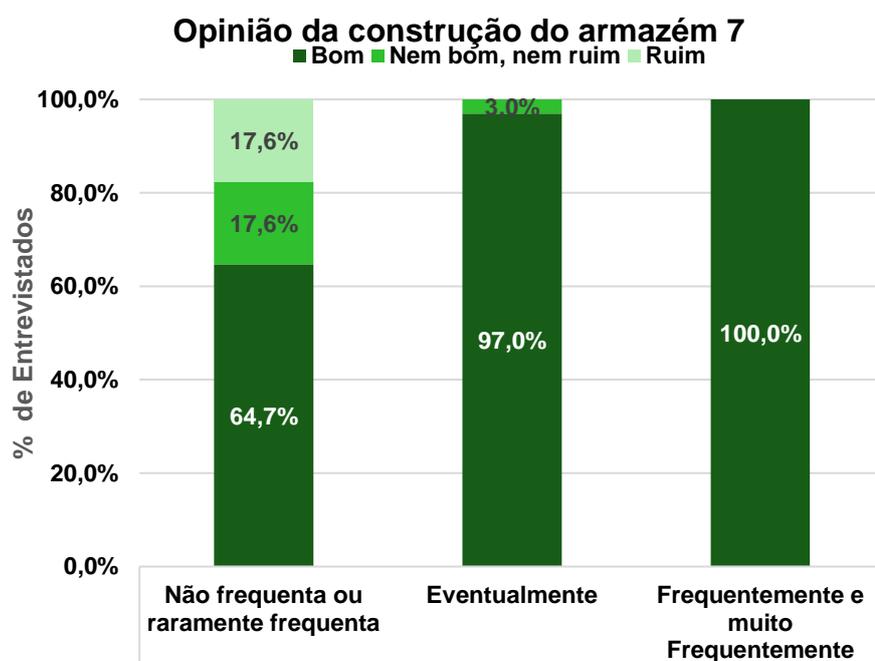
adequado de vagas foi considerada positiva pelos usuários, sugerindo que o estacionamento atendeu às necessidades de espaço e capacidade.

4.2.7. Análise Inferencial

Após a análise das respostas do questionário, algumas características referentes ao CE foram comparadas com as principais informações da amostra.

Inicialmente relacionou-se a **frequência de visitas** com a **opinião dos respondentes** quanto à “infraestrutura” do local, a fim de verificar o motivo dos usuários frequentarem o CE. Conforme resultados obtidos, identificou-se associação estatística significativa entre a frequência de visitas e a construção do anexo ao Armazém A7, que abriga diversos restaurantes ($p=0,010$). Evidenciou-se que os entrevistados que visitam o CE **frequentemente**, 100,0% ($n=10$) e **eventualmente**, 97,0% ($n=32$) se mostraram relacionados a ter opinião **boa** com a construção do anexo; enquanto os respondentes que informaram raramente frequentar (ou não frequentar), a associação ocorreu com as opiniões neutras, 17,6% ($n=3$) ou ruim 17,6% ($n=3$) sobre o anexo (Figura 4.12).

Figura 4.12. Gráfico de comparação entre frequência e opinião dos respondentes.

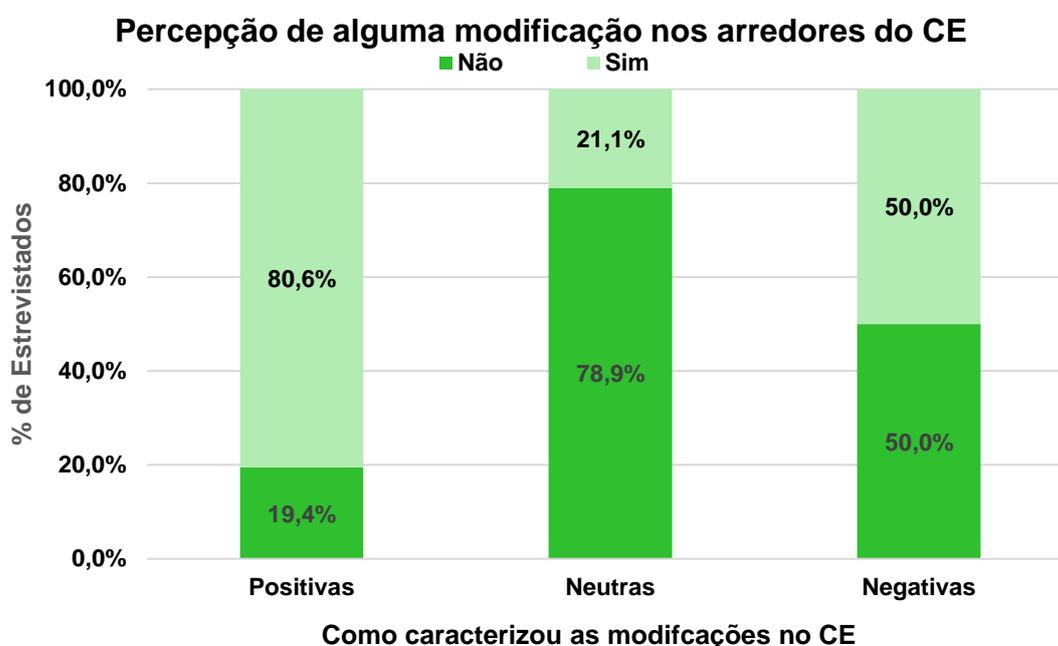


Fonte: elaborado pela autora (2023).

As demais características referentes à infraestrutura do CE também foram comparadas com a frequência de visitas, no entanto não foram detectadas associações estatisticamente significativas.

A **percepção positiva e negativa** dos respondentes quanto ao CE, também foi comparada sobre as **modificações nos arredores do Cais Embarcadero** após sua implementação. De acordo com os resultados observados, identificou-se a associação estatisticamente significativa ($p < 0,001$) dos casos que **perceberam** sim modificações com a percepção **positiva** dessas modificações, 80,6% ($n=29$). Sobre o grupo que não percebeu modificações, a associação ocorreu com a percepção neutra, 78,9% (Figura 4.13).

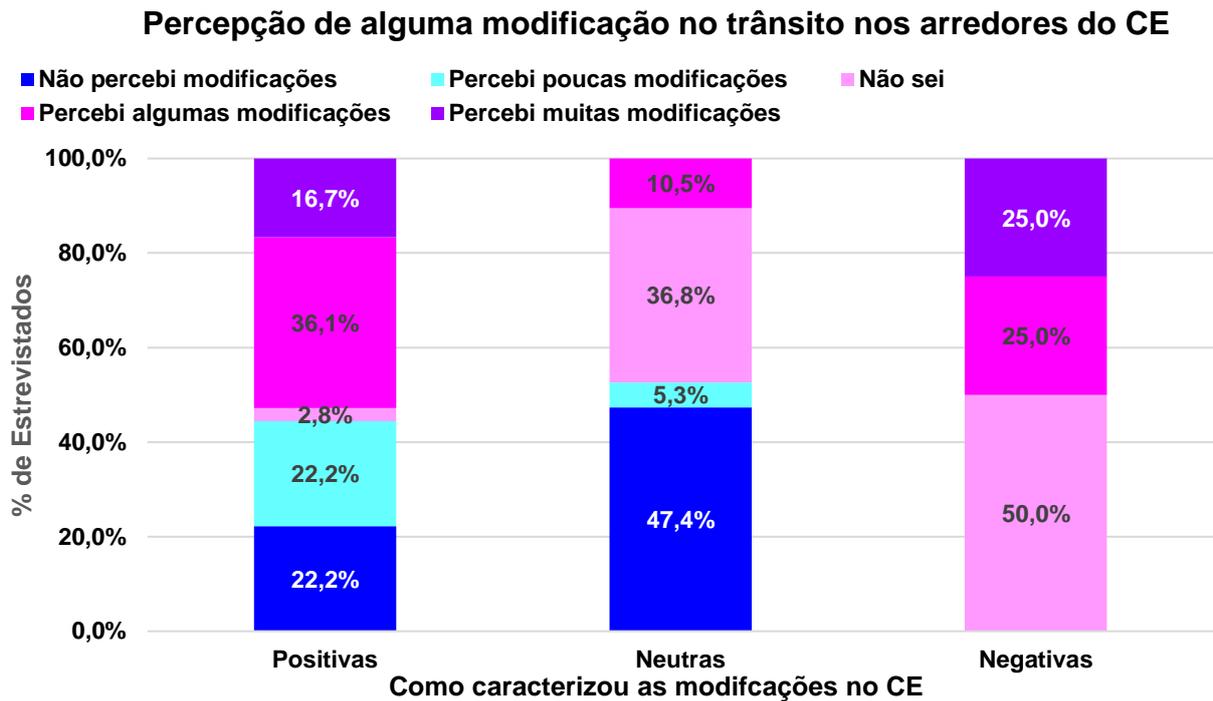
Figura 4.13. Gráfico de percepção de alguma modificação nos arredores do CE.



Fonte: elaborado pela autora (2023).

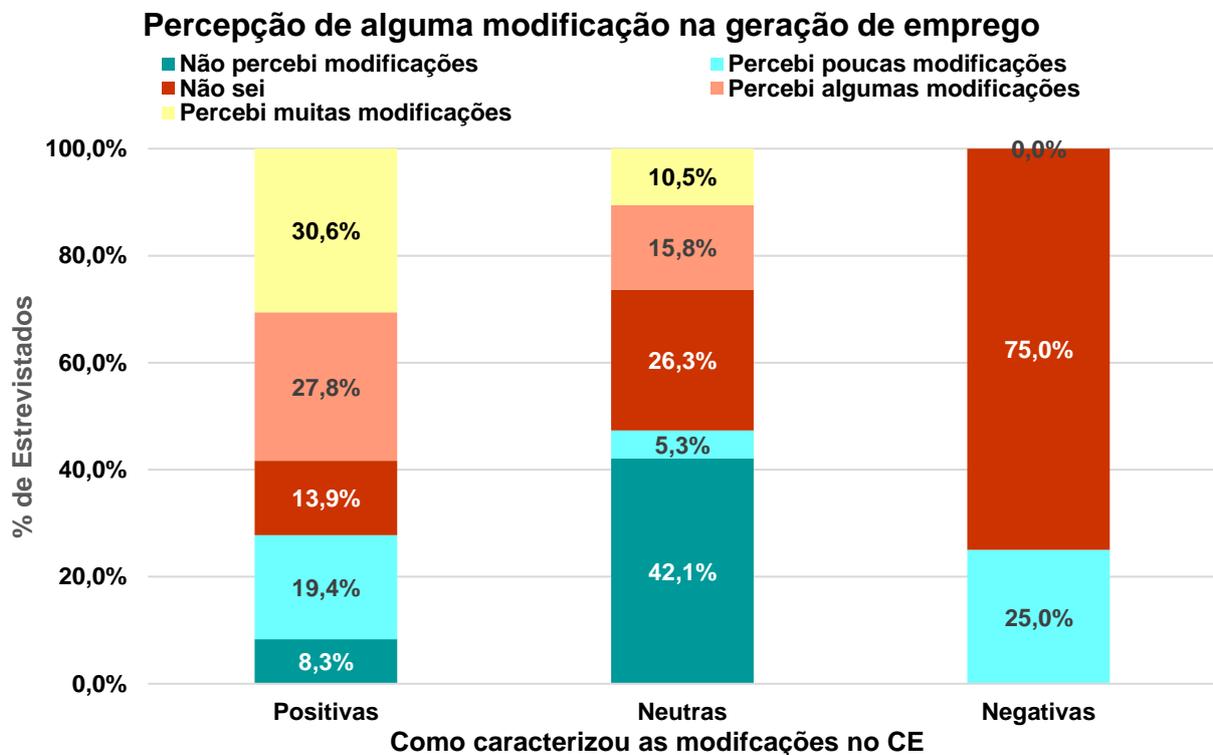
Quando os respondentes foram questionados sobre alterações específicas, ainda em relação à percepção positiva ou negativa dessas alterações, verificou-se que a percepção **positiva** se mostrou significativamente relacionada ao grupo que percebeu muitas **alterações no trânsito** ($p < 0,001$), 52,8% ($n=19$); bem como muitas alterações na **geração de empregos** ($p < 0,001$), 58,4% ($n=21$) (Figuras 4.14 e 4.15).

Figura 4.14. Modificações no trânsito.



Fonte: elaborado pela autora (2023).

Figura 4.15. Geração de emprego.



Fonte: elaborado pela autora (2023).

A análise que envolveu as modificações referentes a valor dos aluguéis de imóveis nos arredores, comércio informal de rua, oferta de imóveis para compra/venda/locação, não apresentaram associação significativa com as percepções positivas e negativas dessas modificações. Isso quer dizer que os frequentadores do CE não têm a real percepção do que acontece fora dele, pois de acordo com Fonseca (2021), já existem pesquisas que mostram um aumento de 30% no valor dos aluguéis no entorno do CE após sua implantação.

Além disso, a renda dos respondentes também foi comparada com questões que abordaram a infraestrutura do CE (construção do anexo ao Armazém A7, restaurantes, espaços ao ar livre, ancoradouro para barcos e estacionamento), bem como com a percepção (negativa e positiva) de modificações e frequência de visitas ao CE e, não foram detectados resultados significativos. A renda também não se mostrou relacionada às situações referentes aos fatos de a área estar mais bonita e funcional; fazer parte do patrimônio histórico e cultural da cidade; estar separada pelo muro da Mauá; gerarem segregação urbana por possuir muros em sua volta e acesso restrito. Dessa forma, os resultados mostram que questões financeiras não são parâmetros para a utilização do espaço do Cais Embarcadero, pois não fazem nenhuma relação com as questões apresentadas no questionário.

4.2.8. Considerações sobre a percepção dos usuários em relação à utilização do espaço e ao surgimento de consequências urbanas

De acordo com os resultados e as análises realizadas nas respostas dos questionários, fica visível que a grande maioria que frequenta o Cais Embarcadero gosta do espaço e não tem nenhuma percepção sobre as consequências sociais e urbanas que o empreendimento tende a gerar na cidade. Mesmo que exista a percepção que o muro da Mauá gere segregação urbana e que a área não possui integração com a cidade justamente por ser murada em sua volta, para os respondentes isso não é identificado como um problema grave. A falta de conscientização da população entrevistada em relação ao tema e sua falta de conhecimento levam a acreditar que esse seja o motivo para essa não percepção.

4.3. O COMPORTAMENTO DOS USUÁRIOS NO CAIS EMBARCADERO

Para avaliar o comportamento dos usuários, este item apresenta os dados provenientes das análises dos mapas comportamentais, juntamente com o levantamento fotográfico, que está relacionado ao objetivo específico C (mapear o comportamento dos usuários em uma antiga área portuária requalificada, a fim de identificar a maneira que utilizam o espaço.).

Essas análises resultaram na identificação de usuários sentados, sejam eles em mesas ou sofás, por exemplo e usuários parados em pé. Na avaliação desses resultados, percebeu-se uma variação significativa do número de pessoas que utilizam o local durante a semana, em relação aos finais de semana, bem como uma variação da apropriação dos espaços abertos nesses mesmos dias (Figuras 4.16, 4.17, 4.18, 4.19 e 4.20).

Figura 4.16. Mesas externas durante a semana e no final de semana.



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2023).

Figura 4.17. Mesas externas e caminho entre anexo do Armazém A7 e Lago Guaíba durante a semana e no final de semana.



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2023).

Figura 4.17. Mesas externas e caminho entre anexo do Armazém A7 e Lago Guaíba durante a semana e no final de semana (continuação).



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2023).

Figura 4.18. Espaços ao ar livre durante a semana e no final de semana.



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2023).

Figura 4.19. Caminhos na beira do Lago Guaíba durante a semana e no final de semana.



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2023).

Figura 4.20. Mesas externas da praça de alimentação durante a semana e no final de semana.



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2023).

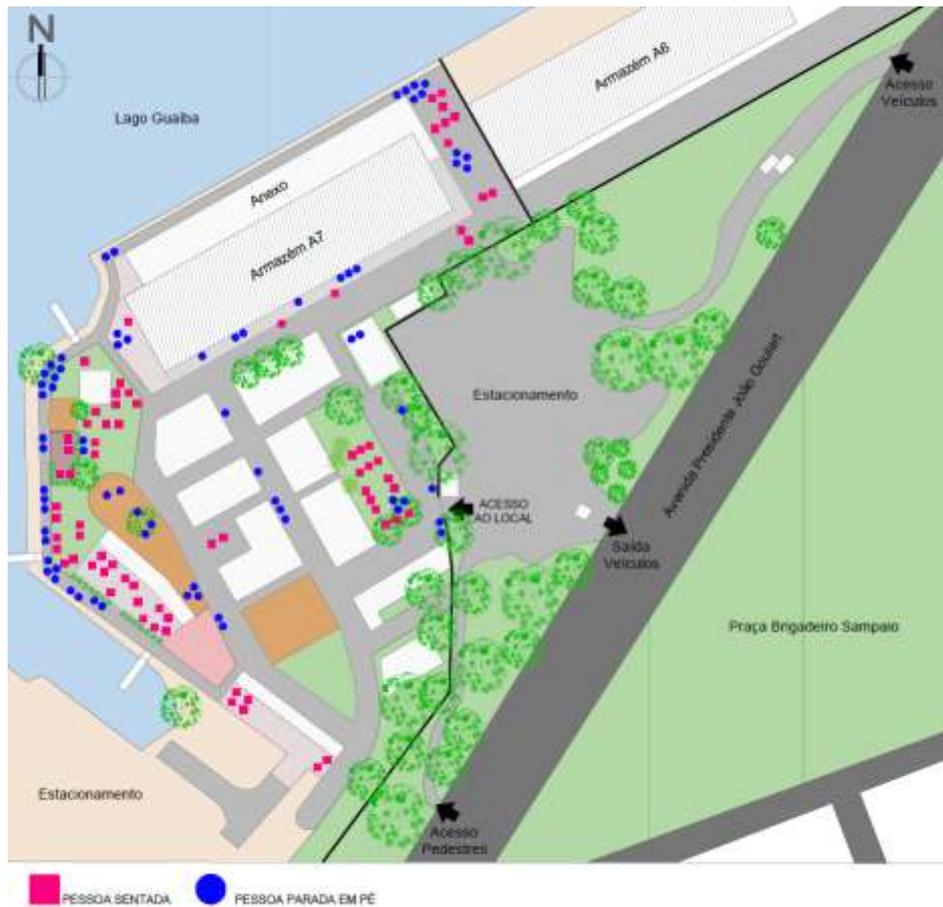
A partir da análise dos mapas comportamentais (Figuras 4.21 e 4.22), foi confirmado o que o levantamento fotográfico mostrou, que durante os finais de semana há uma maior concentração de usuários no CE, principalmente nos espaços ao ar livre, bem como no trajeto à beira do Lago Guaíba, onde foi percebido que muitos visitantes param para tirar fotografias. Portanto, fica evidente que as atividades durante a semana ocorrem com menor intensidade, entretanto, a concentração de usuários continuou significativa, visto que a maioria dos usuários observados durante a semana, quando acessam o CE, se dirigem diretamente para os restaurantes instalados no anexo ao Armazém A7 e não permanecem nas áreas abertas do espaço.

Figura 4.21. Mapa comportamental durante a semana.



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Figura 4.22. Mapa comportamental durante o final de semana.



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Dando sequência as análises, este estudo produziu também o mapa de atividades estáticas e fluxos dos usuários no CE. Analisando os mapas de atividades estáticas, é possível perceber que ao meio dia, durante os dias de semana (Figura 4.23), não há grande concentração de atividades nos espaços ao ar livre.

Em compensação, aos finais de semana (Figura 4.24), nas áreas onde existem restaurantes, bares e lancherias, a concentração de usuários aumenta. Na praça de alimentação, por exemplo, é onde encontra-se a atividade mais intensa desse período do dia.

Figura 4.23. Mapa comportamental de atividades estáticas ocorridas durante o meio dia, em dias de semana.



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Figura 4.24. Mapa comportamental de atividades estáticas ocorridas durante ao meio dia, nos finais de semana.



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Durante o período do fim de tarde e da noite, percebe-se então, que a intensidade de usuários aumenta, principalmente durante o fim de tarde (Figura 4.25), onde os usuários estão concentrados em locais que o pôr do sol é a atração desse horário. Já no período da noite (Figura 4.26), as atividades intensas e moderadas ficam concentradas em locais onde há bares e que o CE oferece atrações, como música ao vivo, por exemplo.

Figura 4.25. Mapa comportamental de atividades estáticas ocorridas durante o final de tarde.



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Figura 4.26. Mapa comportamental referente às atividades estáticas ocorridas durante a noite.



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Na comparação entre os dois mapas – final de tarde e noite -, é nítida a apropriação dos espaços beira-lago pelos usuários no período da tarde, ainda que em todos os momentos existam usuários ocupando esses espaços, em maior ou menor quantidade.

Na análise dos mapas de fluxos no período do meio dia (Figura 4.27), percebe-se que o foco dos usuários é o deslocamento até os restaurantes instalados no anexo do armazém A7. Mesmo que aos finais de semana (Figura 4.28) haja uma maior circulação em quase todo o CE, o maior fluxo ainda se encontra em direção aos restaurantes.

Figura 4.27. Mapa comportamental referente aos fluxos durante o meio dia, em dias de semana.



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Figura 4.28. Mapa comportamental referente aos fluxos durante o meio dia, no final de semana.



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Por isso, ao realizar a comparação entre o mapa de atividade estática e o mapa de fluxos, do período do meio dia durante a semana (Figura 4.29), pode-se compreender o motivo dos usuários não utilizarem de forma tão intensa os espaços ao livre, pois, em sua grande maioria, ao entrar no CE, os usuários se deslocam diretamente aos restaurantes abrigados no anexo do Armazém A7.

Figura 4.29. Comparação entre os mapas de atividade estática e de fluxos, do período do meio dia, em dias de semana.



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Os mapas de fluxos do final de tarde (Figura 4.30) e da noite (Figura 4.31) se mantem parecidos com os fluxos ocorridos ao meio dia, entretanto o percurso beira-lago ganha maior movimento ao final da tarde, da mesma forma como analisado no mapa comportamental estático. O ponto alto desse período é o pôr do sol que acontece sobre as águas do Lago Guaíba (Figura 4.32), e acredita-se também que é o chamariz para a visitação ao CE, que está localizado em um ponto estratégico da margem do lago.

Figura 4.30. Mapa comportamental referente aos fluxos durante o final de tarde



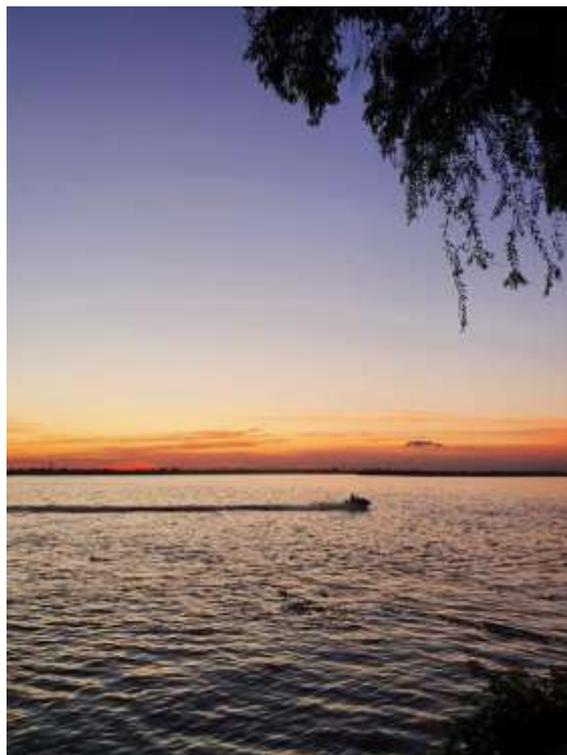
Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Figura 4.31. Mapa comportamental referente aos fluxos durante a noite



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Figura 4.32. Pôr do sol, vista do Cais Embarcadero.



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2021).

4.3.1. Considerações sobre o comportamento dos usuários no Cais Embarcadero

De acordo com os resultados obtidos através da análise do comportamento dos usuários no CE, pode-se perceber que aos finais de semana tem muito mais movimento do que durante a semana. Entretanto, tanto os mapas comportamentais, quanto os questionários, mostram que o principal motivo da visitação ao local são os restaurantes instalados lá e em segundo lugar a apreciação das paisagens naturais.

Desta forma, de acordo com o referencial teórico e os autores Farias (2021), Dantas (2003) e Couto e Martins (2013), acredita-se que a população tenha se apropriado do espaço do CE, pois ali foi construída uma nova imagem para a área, transformando um espaço que estava ocioso, em um lugar com atividades econômicas, sociais e relacionais.

Apesar disso, nota-se que ainda existe uma parcela faltante no sentido de apropriação de uma forma total, pois o CE não abraça todas as camadas sociais,

que é condição essencial na dinâmica dos espaços urbanos. Isso é percebido pelo acesso restrito realizado pelos portões de acesso ao CE, bem como os seguranças localizados nesses acessos, onde cada pessoa que entra é analisada, sendo cuidado para não entrar com comidas ou bebidas trazidas de fora, entre outras regras que o espaço possui. Essas delimitações fazem com que muitas pessoas deixem de acessar o espaço que ocupa uma área pública, mas que com a instalação do CE, se tornou privada, apenas com acesso público.

CAPÍTULO 5: CONCLUSÃO

Este capítulo apresenta a conclusão e as considerações finais desta investigação. Inicialmente, é apresentada uma revisão acerca do problema de pesquisa, objetivos e métodos adotados no estudo. Logo, são apresentados os principais resultados e a conclusão do estudo, assim como diretrizes para a implantação de projetos de requalificação em antigas áreas portuárias a fim de minimizar as repercussões urbanas causadas por esses projetos.

5.1. REVISÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA, OBJETIVOS E MÉTODOS

O estudo investigou como os usuários percebem os espaços requalificados, mais precisamente, uma área portuária que estava em desuso e foi realizado um projeto de requalificação dela, bem como o entorno desse local. Para tanto, foi utilizada a base teórica da linha de estudo da Psicologia Ambiental, que considera o comportamento e as atitudes dos usuários como indicadores de desempenho e qualidade dos espaços.

O problema de pesquisa desta investigação apoiou-se na utilização dos projetos de requalificação de espaços portuários em desuso, para incentivar o desenvolvimento econômico desenfreado da área, alterando assim os padrões econômicos da região. A revisão de literatura mostrou que, projetos de requalificação implantados em diversas cidades ao redor do mundo, trouxeram consequências geradas por elas à comunidade onde se encontram. Esses projetos, aconteceram com o mesmo objetivo, de trazer um novo uso ao local que estava abandonado, porém sem pesar quais implicações sociais iriam acontecer. Além disso, percebeu-se também que o envolvimento da iniciativa privada acentuou o surgimento de fenômenos como a gentrificação.

O objetivo geral desta pesquisa foi propor diretrizes para a implantação de projetos de requalificação em antigas áreas portuárias, a fim de minimizar as repercussões urbanas causadas por esses projetos. Na busca pelo atendimento ao objetivo geral apresentado, os objetivos específicos foram: (a) examinar historicamente uma área portuária, a fim de traçar uma linha do tempo indicando

períodos de utilização e seus usos, antes da implantação de um projeto de requalificação; (b) analisar a percepção dos usuários em relação à utilização de uma antiga área portuária requalificada, bem como a percepção dos mesmos em relação ao surgimento de consequências da gentrificação; e (c) mapear o comportamento dos usuários em uma antiga área portuária requalificada, a fim de identificar a maneira que utilizam o espaço.

Dessa forma, foi eleito como estudo de caso a zona portuária da cidade de Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul, mais precisamente o Cais Mauá, que se encontra em desuso de suas atividades portuárias e possui um projeto de requalificação implantado: o Cais Embarcadero.

Para alcançar os objetivos propostos, os métodos de coleta de dados adotados foram: pesquisa documental, levantamentos físicos, mapas comportamentais e aplicação de questionários. Os dados coletados na pesquisa documental, levantamento físico e mapa comportamental foram analisados qualitativamente, enquanto os questionários foram analisados quantitativamente.

Através dos resultados obtidos foi constatado que a grande maioria dos frequentadores do CE gostam das instalações que o Cais Embarcadero oferece, principalmente as opções de restaurantes que se encontram lá. Isso é visualizado tanto nas respostas do questionário, onde a relação entre frequência e utilização se deu com o anexo ao armazém A7, onde ficam localizados esses restaurantes, quanto na análise do mapa de fluxos, o qual mostra que o maior fluxo em todos os horários e dias se dirige a esse local.

5.2. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS

A partir da análise dos resultados apresentados no Capítulo 4, é possível verificar que as áreas portuárias em desuso possuem sim grande potencial para abrigarem outros usos, porém, existem muitas adversidades tanto governamentais, como privadas que fazem com que nada aconteça de fato para melhorar esse grande patrimônio histórico abandonado.

Os principais resultados obtidos nesta pesquisa demonstram que as antigas áreas portuárias possuem um grande potencial para criação de novos espaços, como pode-se perceber na análise da linha do tempo, em alusão ao objetivo específico (a), pois desde que as operações portuárias foram desativas, o local foi palco de muitos acontecimentos. Entretanto, evidencia-se a busca por ganhos financeiros em cima de espaços históricos, priorizando os investimentos privados, ao invés de priorizar o potencial público e cultural que esses lugares possuem.

Ainda, esta pesquisa mostra que a população anseia por locais que valorizem o patrimônio histórico da cidade e que deem novos usos aos espaços abandonados, visto que onde existe um projeto de requalificação implantado agrada a maioria dos visitantes, como pode-se perceber na análise dos questionários e na análise de apropriação do espaço requalificado. Esse retorno da população, é o que de fato é o que se espera quando projetos desse tipo são realizados. Entretanto, a forma como essas requalificações são realizadas, com parcerias público-privadas, onde a parte “privada” é a que realmente se sobressai, visando apenas ganhos financeiros em cima de espaços que são públicos, não é o ideal.

Em relação às limitações do estudo, foram apresentadas algumas dificuldades na aplicação dos mapas comportamentais, por questões de clima. Os mapas foram aplicados durante o período de verão, onde as temperaturas estavam marcando por volta dos 33 graus célsius. Com isso, pode-se perceber que os usuários preferiam os espaços climatizados, principalmente durante o dia.

Outro ponto importante a ser considerado como limitação do estudo foi na aplicação dos questionários presenciais. A primeira proposta seria realizar a aplicação desse método durante o final de semana, pois é o período em que há um número maior de pessoas frequentando o local, entretanto, a administração do CE barrou a pesquisadora e solicitou que fosse realizado um pedido de autorização para a aplicação da pesquisa, o qual foi liberado apenas em dias de semana e durante o horário comercial. Dessa forma, no dia da aplicação, não havia muitas pessoas visitando o local. Além disso, foi percebido que os usuários

iniciavam a leitura do questionário, mas não finalizavam sua aplicação, por isso o número de respondentes do questionário presencial foi baixo e ocorreram diversas desistências no meio do processo de resposta, fazendo com que a maioria fosse considerado incompleto.

Tendo em vista os resultados analisados e atendendo ao objetivo geral desse estudo, indicam-se os seguintes critérios que podem ser considerados no desenvolvimento de projetos de requalificação de antigas áreas portuárias:

a) ampliar a divulgação dos projetos perante a comunidade local, via televisão e jornais locais, além de grupos de coletivos municipais.

b) ampliar a participação da população nas decisões do programa de necessidades para os espaços;

c) manter o patrimônio público como público e não repassando para iniciativas privadas;

d) implementação de atrações que contemplem todas as classes sociais.

Este trabalho, bem como suas conclusões, está baseado em dados obtidos a partir de um estudo de caso, portanto criar diretrizes universais não é o objetivo dessa investigação. Os resultados aqui apresentados, bem como a conclusão, devem ser lidos como subsídios teóricos para futuros estudos que analisem projetos de requalificação em áreas portuárias em desuso.

5.3. IMPORTÂNCIA DOS RESULTADOS E INDICAÇÕES PARA FUTURAS INVESTIGAÇÕES

Essa investigação tenciona, através da realização da análise da revisão de literatura, dos estudos e metodologias relacionadas à percepção ambiental, da aplicação prática de métodos de coleta e análise de dados qualitativa e quantitativa, dentro do contexto da área da Psicologia Ambiental, contribuir com os debates sobre a relação entre espaços requalificados e a gentrificação, visando a importância de um novo olhar para essas intervenções urbanas em espaços históricos em geral.

Também, a partir de uma abordagem perceptiva a qual visa avaliar a utilização dos espaços requalificados, busca-se a qualificação dos projetos urbanos e arquitetônicos em antigas áreas portuárias, visando que todos os públicos possam utilizar do espaço ou que haja integração com o restante da cidade por se tratar de um espaço histórico.

Esta investigação contribui para a área de Arquitetura e Urbanismo, especificamente para a compreensão de informações sobre os aspectos que devem ser considerados nas intervenções em espaços portuários em desuso, para que não ocorram ou que se minimizem as consequências urbanas, além de aumentar as contribuições sobre o assunto de gentrificação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABALOS JUNIOR, José Luis. **Um porto em contradição**: memória política, engajamento e revitalização urbana na proposta de requalificação do Cais Mauá em Porto Alegre-RS. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2017.

ACERVO SPH/GAÚCHA ZH. **Os 80 anos do maior embate de Porto Alegre com a natureza: saiba como foi a enchente de 1941**. 2021. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2021/04/os-80-anos-do-maior-embate-de-porto-alegre-com-a-natureza-saiba-como-foi-a-enchente-de-1941-cknkyrnz900dg01984aa73ykp.html>>. Acesso em: 17 ago. 2022.

AGÊNCIA BRASIL. **Inflação acelerou em todas as faixas de renda em dezembro**. 2023. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2023-01/inflacao-acelerou-em-todas-faixas-de-renda-em-dezembro#:~:text=%C3%89%20considerada%20fam%C3%ADlia%20de%20renda,a%20R%24%2017.260%2C14.>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

AGUIAR, Marlise Sanhotene de. **Dimensões materiais e simbólicas do patrimônio em zonas portuárias**: Gênova e Rio de Janeiro, diálogos complementares. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2014.

AGUIAR, Marlise S. de; CUSTÓDIO, Jacqueline. Construções Normativas de Morfologia Urbana nas paisagens público-privadas: o Cais Mauá em Porto Alegre e o Porto Maravilha no Rio de Janeiro. **Thésis**. Rio de Janeiro, v. 2, n. 4, p. 85-101, nov./dez. 2017.

ALVARENGA, André Lima de. A refuncionalização das *docklands* londrinas: uma análise sobre o planejamento urbano mercadológico. *In*: HONORATO, Cezar. OLIVEIRA JÚNIOR, Alcidesio de (org.). **Portos e cidades portuárias em questão**. Niterói: POLIS UFF, 2020. p. 165-191.

ANTOCHEVIZ, Fabiana Bugs, LUZ REIS, Antônio Tarcísio da, LIMBERGER, Lucienne Rossi Lopes. Cais Mauá: percepção dos usuários da cidade, diretrizes e o projeto de revitalização para a área. **Ambiente Construído**. Porto Alegre, v. 17, n. 3, p. 199-218, abr./jun. 2017.

ANTONELLO, Ellen Scott Hood. **O impacto dos terminais urbanos em praças públicas de caráter histórico**: a praça Tamandaré na cidade do Rio Grande. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Pelotas. UFPEL, 2015.

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos**. 3ª ed. Petrópolis: Editora Vozes, Col. "Zero à Esquerda", 2002.

- ASSEMBLEIA LEGISLATIVA. **Projeto de revitalização do Cais Mauá do governo do Estado é tema de audiência pública.** 2022. Disponível em: < <https://ww4.al.rs.gov.br/noticia/328090> >. Acesso em: 30 jun. 2023.
- ASSUFRGS – Sindicato dos Técnico-Administrativos da UFRGS, UFCSPA e IFRS. **Feira no Cais do Porto celebra força do Brasil Rural Contemporâneo.** 2010. Disponível em: < <https://www.assufrgs.org.br/2010/05/14/feira-no-cais-do-porto-celebra-forca-do-brasil-rural-contemporaneo/> >. Acesso em: 23 jun. 2023.
- BA-H. **Recorrido a pie: Puerto Madero a la Costanera.** Disponível em: < <https://ba-h.com.ar/recorrido-a-pie-del-lujo-a-lo-popular-puerto-madero-a-la-costanera/> >. Acesso em: 17 nov. 2022.
- BENEDITO CALIXTO/AVENTURAS NA HISTÓRIA. **Abertura dos portos: uma revolução no Brasil.** 2019. Disponível em: < <https://aventurasnahistoria.uol.com.br/noticias/reportagem/historia-brasil-abertura-portos.phtml> >. Acesso em: 09 ago. 2022.
- BIENAL DO MERCOSUL. **2ª Bienal do Mercosul.** Sem data. Disponível em: < <https://www.bienalmercosul.art.br/bienais/2%C2%AA-Bienal-do-Mercosul> >. Acesso em: 23 jun. 2023.
- BIENAL DO MERCOSUL. **4º Bienal do Mercosul.** Sem data. Disponível em: < <https://www.bienalmercosul.art.br/bienais/4%C2%AA-Bienal-do-Mercosul> >. Acesso em: 23 jun. 2023.
- BIENAL DO MERCOSUL. **5º Bienal do Mercosul.** Sem data. Disponível em: < <https://www.bienalmercosul.art.br/bienais/5%C2%AA-Bienal-do-Mercosul> >. Acesso em: 23 jun. 2023.
- BIENAL DO MERCOSUL. **6º Bienal do Mercosul.** Sem data. Disponível em: < <https://www.bienalmercosul.art.br/bienais/6%C2%AA-Bienal-do-Mercosul> >. Acesso em: 23 jun. 2023.
- BIENAL DO MERCOSUL. **7º Bienal do Mercosul.** Sem data. Disponível em: < <https://www.bienalmercosul.art.br/bienais/7%C2%AA-Bienal-do-Mercosul> >. Acesso em: 23 jun. 2023.
- BIENAL DO MERCOSUL. **8º Bienal do Mercosul.** Sem data. Disponível em: < <https://www.bienalmercosul.art.br/bienais/8%C2%AA-Bienal-do-Mercosul> >. Acesso em: 23 jun. 2023.
- BIENAL DO MERCOSUL. **13º Bienal do Mercosul.** Sem data. Disponível em: < <https://www.bienalmercosul.art.br/bienais/13%C2%AA-Bienal-do-Mercosul> >. Acesso em: 23 jun. 2023.
- BIENAL DO MERCOSUL. **Cais do Porto.** 2022. Disponível em: < <https://www.bienalmercosul.art.br/caisdoporto> >. Acesso em: 18 nov. 2022.
- BLOT, Maria Luísa B. H. Pinheiro. **Os portos na origem dos centros urbanos:** contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-

marítimas em Portugal. Instituto Português de Arqueologia, Lisboa, 2003, ISSN 0871-25.

BRASIL DE FATO. **Patrimônio histórico de Porto Alegre, Cais Mauá, completa 100 anos fechado e em mãos privadas**. 2021. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2021/08/21/patrimonio-historico-de-porto-alegre-cais-maua-completa-100-anos-fechado-e-em-maos-privadas>>. Acesso em: 23 jun. 2023.

BRASIL ESCOLA. **Fórum Social Mundial**. Sem data. Disponível em: <<https://brasilecola.uol.com.br/geografia/forum-social-mundial.htm>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

BRITTO NEVES, Maria Fernanda; KOLHY, Lélío Marcus Munhoz; CUNHA, Icaro Aronovich; CANEPA, Carla. Reconversão de áreas portuárias abandonadas e atividades terciárias – casos das cidades de Santos e Belém. **Revista Patrimônio: Lazer e Turismo**, UNIB, v. 6, n. 5, p. 95-112, 2009.

CESAR CARDIA / GASÔMETRO – BLOG DE IMAGENS. **Pórtico do Cais**. 2012. Disponível em: <<https://gasometro.wordpress.com/2012/04/05/portico-do-cais/>>. Acesso em: 16 ago. 2022.

COLETIVA.NET. **Abertura oficial da 53ª Feira do Livro de Porto Alegre acontece no cais da Mauá**. 2007. Disponível em: <<https://coletiva.net/cultura/abertura-oficial-da-53-feira-do-livro-acontece-no-cais-da-maua,172683.jhtml?amp=1>>. Acesso em: 23 jun. 2023.

CORDEIRO, Fabiano Nogueira. **Requisitos para caracterizar a relação porto-cidade em portos brasileiros**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2018.

CORREIO DO POVO. **Devido às cheias, Cais Mauá não será ocupado pela Feira do Livro**. 2015. Disponível em: <<https://www.correiodopovo.com.br/artesagenda/devido-%C3%A0s-cheias-cais-mau%C3%A1-n%C3%A3o-ser%C3%A1-ocupado-pela-feira-do-livro-1.185558>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

COSTA, Sílvia Kimo. SILVA JUNIOR, Milton Ferreira da. RANGEL, Maria Cristina. O processo de intervenção em espaços públicos urbanos dos usuários: praças públicas. **Revista Eletrônica do Prodem**. Fortaleza, v. 4, n. 1, p. 25-35, jan. 2010.

COUTO, Perla do. MARTINS, Solismar Fraga. Revitalização urbana como produto da apropriação do espaço público. *In*: Simpósio de Estudos Urbanos: A dinâmica das cidades e a produção do espaço, 2., 19-21 ago. 2013, Campo Mourão, PR. **Anais eletrônicos**. Disponível em: <http://www.fecilcam.br/anais/ii_seurb/trabalhos_producao.html>. Acesso em: 12 ago. 2022.

DANTAS, Shirley Carvalho. **Turismo, produção e apropriação do espaço e percepção ambiental: o caso de Canoa Quebrada, Aracati.** Ceará. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente. Universidade Federal do Ceará, 2003.

DÉBORA BOLSONI. **Do divisor de águas à margem do deserto.** 2009. Disponível em: < <http://dbolsonimargem.blogspot.com/> >. Acesso em: 23 jun. 2023.

DEL RIO, Vicente. **Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos.** Arquitectos, São Paulo, ano 02, n. 015.06, Vitruvius, ago. 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/02.015/859>> Acesso em: 13 jul. 2022.

DESIGN COLECTIVE. **Maryland Science Center.** Disponível em: < <https://www.designcollective.com/portfolio/project/maryland-science-center/> >. Acesso em: 17 nov. 2022.

DIÁRIO DO RIO. **Armazens do Píer Mauá estão cheios de eventos em junho.** Disponível em: < <https://diariodorio.com/armazens-do-pier-maua-estao-cheios-de-eventos-em-junho/> >. Acesso em: 17 nov. 2022.

DILL, Fernanda Machado. **Linguagem Socioespacial: a dimensão espacial do modo de viver Kaingang.** Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2019.

ES ABREU. **Mercado Público – Fotos Antigas de Porto Alegre – RS.** 2017. Disponível em: < <https://esabreu.blogspot.com/2017/11/fotos-antigas-de-porto-alegre-rs.html> >. Acesso em: 16 ago. 2022.

FARIAS, Sílvia. **A relação das pessoas com a paisagem do parque urbano da orla do Guaíba: usos, apropriações e interações em tempos de pandemia da Covid-19.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo. Universidade Federal de Santa Maria. UFSM, 2021.

FAUTH, Gabriela. **Crisis urbana y derecho a la ciudad: el espacio urbano litoral de Barcelona.** Tese de Doutorado. Departament de Dret Públic. Universitat Rovira I Virgili. Tarragona, Espanha. 2015.

FERNANDES, Ana Clara. **Cemitérios Industriais: contribuição para a análise espacial da metrópole de Porto Alegre – RS/Brasil.** Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2014.

FOLHA DE S.PAULO. **2º Bienal do Mercosul enriquece RS.** 1999. Disponível em: < <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/ilustrad/fq2212199913.htm> >. Acesso em: 23 jun. 2023.

FONSECA, Caue. **Como um novo Cais Mauá pode ajudar a revitalizar o Centro Histórico de Porto Alegre**. 2021. Disponível em: < <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2021/05/como-um-novo-cais-maua-pode-ajudar-a-revitalizar-o-centro-historico-de-porto-alegre-ckoyb6sou0016018m572t8e7t.html#:~:text=O%20grande%20desafio%20dos%20novos,expediente%20quanto%20em%20happy%20hours.> >. Acesso em: 09 ago. 2023.

FRANÇA, Jéssika Paiva. Lazer, Turismo e Espaço Urbano: a reconversão portuária na cidade de Santa Fé, Argentina. **Revista Turismo Em Análise**, São Paulo, v. 27, n. 2, p. 299-322, 2016.

G1 PA. **Estação das Docas tem programação gratuita nesse primeiro dia do ano**. Disponível em: < <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2019/01/01/estacao-das-docas-tem-programacao-gratuita-neste-o-primeiro-dia-do-ano.ghtml> >. Acesso em: 17 nov. 2022.

G1 RS. **Porto de Rio Grande comemora 103 anos com aumento na movimentação**. 2018. Disponível em: < <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2018/11/15/porto-de-rio-grande-comemora-103-anos-com-aumento-na-movimentacao.ghtml> >. Acesso em: 09 ago. 2022.

GARBUIO, Maria Emília da Silva. **Espaços públicos humanizados e sustentáveis: cocriação e consolidação de um framework para cidades costeiras turísticas, sob a perspectiva do European Smart Cities Model**. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia e Gestão do Conhecimento. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2019.

GAÚCHA ZH. **Projeto de revitalização do Cais Mauá será apresentado nesta quinta-feira**. 2021. Disponível em: < <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2021/11/projeto-de-revitalizacao-do-cais-maua-sera-apresentado-nesta-quinta-feira-ckwe5rzqy004k014cp4sknb9r.html> >. Acesso em: 09 ago. 2022.

GZH. **Feira do Livro reaproxima população do Cais Mauá em Porto Alegre**. 2015. Disponível em: < <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2015/10/feira-do-livro-reaproxima-populacao-do-cais-maua-em-porto-alegre-4891658.html> >. Acesso em: 30 jun. 2023.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2012.

GUIMARAENS, Rafael. **Águas do Guaíba**. Porto Alegre/RS: Libretos, 2015. ISBN 978-85-5549-003-3.

GOOGLE MAPS. **Cais Embarcadero**. Disponível em: < <https://goo.gl/maps/1Jhi2icjhXViHiVz9> >. Acesso em: 18 nov. 2022.

GOVERNO DO ESTADO. **Estado apoia produtores gaúchos na Feira Brasil Rural Contemporâneo**. 2010. Disponível em: < <https://estado.rs.gov.br/estado->

apoia-produtores-gauchos-na-feira-brasil-rural-contemporaneo >. Acesso em: 23 jun. 2023.

GOVERNO DO ESTADO. Cais Mauá sedia espaço infanto-juvenil da Feira do Livro. 2011. Disponível em: < <https://estado.rs.gov.br/cais-maua-sedia-espaco-infanto-ju-venil-da-feira-do-livro> >. Acesso em: 30 jun. 2023.

GUIA ARQPOA. **Cais Mauá**. Sem data. Disponível em: < <https://arqpoa.com.br//cais-maua> >. Acesso em: 23 jun. 2023.

GÜNTER, H; ELALI, G. A; PINHEIRO, J. Q. Multimétodos. In. CAVALCANTE, S; ELALI, G.A. **Temas Básicos em Psicologia Ambiental**. Petrópolis/RJ: Vozes, 2017. ISBN 978-85-326-5551-6 (Edição Digital).

HISTÓRICO – SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO. **Ministério da Infraestrutura**. 2015. Disponível em: < <https://antigo.infraestrutura.gov.br/estudos-e-pesquisas/90-portos-p%C3%A1gina-inicial/5504-hist%C3%B3rico-sistema-portu%C3%A1rio-brasileiro.html> > Acesso em: 08 abr. 2022.

INN ARQUITETURA. **Cais Embarcadero**. 2021. Disponível em: < <http://www.inn.arq.br/portfolio/cais-embarcadero/> >. Acesso em: 18 nov. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Cidades. Rio Grande do Sul**. 2022. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/porto-alegre/panorama> >. Acesso em: 30 jun. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Classificação Brasileira de Ocupações – CBO**. 2023. Disponível em: <<https://concla.ibge.gov.br/classificacoes/por-tema/ocupacao/classificacao-brasileira-de-ocupacoes.html> >. Acesso em: 19 mai. 2023.

ISOTTON, Fayana Rizzi. **A atividade portuária brasileira e a importância do porto concentrador**. Monografia do Curso de Comércio Exterior do Centro de Ciências Aplicadas. Universidade do Vale do Itajaí. 2009.

JERÔNIMO, Rosa Nadir Teixeira. GONÇALVES, Teresinha Maria. O Processo de Apropriação do Espaço e Produção da Subjetividade. **Psicologia: Teoria e Pesquisa**, v. 24, n. 22, p. 195-200, 2008.

JORNAL JÁ. **Especial Cais Mauá**. 2019. Disponível em: < <https://www.jornalja.com.br/especiais/principal/cais-maua/jornal-especial-cais-maua/>>. Acesso em: 23 jun. 2023.

KNACK, Eduardo Roberto Jordão. **Modernização do Espaço Urbano e Patrimônio Histórico**: Passo Fundo, RS. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade de Passo Fundo. UPF, 2007.

KRUSE, Fabiana. **Intervenções em centros urbanos**: o caso da antiga área portuária de Porto Alegre. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-

Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. UFRGS, 2011.

KONZEN, Lucas P. VIVIAN, Mariana M. A revitalização do Cais Mauá, em Porto Alegre, na perspectiva da geografia jurídica. **Revista de Direito da Cidade**. Rio de Janeiro, v. 12, n. 1, p. 335-366, 2020.

LACERDA, Carlos César de Oliveira. MELLO, Sérgio Carvalho Benício de. Se essa rua fosse minha eu mandava ladrilhar: conflitos sociais no organizar do espaço urbano e a luta pela significação entre discursos e [r]existência. **Revista Organizações e Sociedade**. Universidade Federal da Bahia – BA, v. 27, p. 787-819, dez. 2020.

LAY, Maria Cristina Dias; REIS, Antônio Tarcísio da Luz. Análise quantitativa na área de estudos ambiente-comportamento. **Revista Ambiente Construído**, Porto Alegre, v. 5, n. 2, p. 21-36, 2005.

LYRA, Cyro Corrêa. **Preservação do Patrimônio Edificado**: a questão do uso. Brasília, Iphan, 2016.

MAMIGONIAN, Armen. Navegações e Portos no Brasil e no Mundo. **Cadernos Geográficos**. Florianópolis, n. 37, p. 13-87, out. 2017.

MARTINS, Cristiane Alves Branco. **O desenvolvimento da cidade de Rio Grande ao longo de sua história**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Economia. Universidade do Vale do Rio dos Sinos. UNISINOS, 2014.

MARZULO, Eber Pires; LERSCH, Inês Martina; FEDOZZI, Luciano; COSTA, Pedro Almeida. Cais Cultural: proposta de ocupação do Cais do Porto de Porto Alegre. **Projeto de Extensão Ocupação Cais Porto Cultural**. Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS. Porto Alegre, 2021.

MELAZO, Guilherme Coelho. Percepção ambiental e educação ambiental: um reflexo sobre as relações interpessoais e ambientais no espaço urbano. **Olhares e Trilhas**. Uberlândia, ano VI, n. 6, p. 45-51, 2005.

MIX BAZAAR. **Mix Bazaar Cais do Porto**. 2008. Disponível em: < <http://mixbazaar.blogspot.com/> >. Acesso em: 23 jun. 2023.

MONIÉ, Frédéric. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade/porto no Brasil. *In*: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). **Geografia dos transportes, circulação e logística no Brasil**. São Paulo: Outras Expressões, Col. “geografia em movimento”, 2011. p. 299-330.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 975-995, nov./dez. 2006.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. **Política e arquitetura**: Por um urbanismo do comum e ecofeminista. Tradução Julia Urrutia. 1ª ed. São Paulo: Editora Olhares, 2021.

MORAES, Meriene Santos de. CONTASSOT, Pedro Toscan. A “revitalização” do Cais Mauá e a privatização do espaço público em Porto Alegre. *In: Simpósio Mineiro de Geografia: das diversidades à articulação geográfica*, I, 20-30 mai. 2014, Alfenas. **Anais eletrônicos**. Alfenas, MG. Universidade Federal de Alfenas. Disponível em: < www.unifal-mg.edu.br/simgeo > Acesso em: 19 nov. 2021.

MOREIRA, Graça. Requalificação urbana – alguns conceitos básicos. **Artitextos**, n. 05, p. 117-129, 2007.

MOSER, Gabriel. **Introdução à Psicologia Ambiental: pessoa e ambiente**. Campinas: Alínea, 2018.

MOURA, Dulce, GUERRA, Isabel, SEIXAS, João. FREITAS, Maria João. A Revitalização Urbana: contributos para a definição de um conceito operativo. **Revista Cidades, Comunidades e Territórios**. Instituto Universitário de Lisboa, n. 12/13, p. 13-32, 2006.

MUSEU HIPÓLITO JOSÉ DA COSTA/GAÚCHA ZH. **Os 80 anos do maior embate de Porto Alegre com a natureza: saiba como foi a enchente de 1941**. 2021. Disponível em: < <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2021/04/os-80-anos-do-maior-embate-de-porto-alegre-com-a-natureza-saiba-como-foi-a-enchente-de-1941-cknkyrnz900dg01984aa73ykp.html> >. Acesso em: 17 ago. 2022.

NEU, Márcia Fernandes Rosa. **Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI**. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana. Universidade Estadual de São Paulo. São Paulo, 2009.

NOBRE, Eduardo Alberto Cuscé. Quem ganha e quem perde com os grandes projetos urbanos? Avaliação da Operação Urbana Consorciada Água Espreada em São Paulo. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, v. 23, n. 1, p. 203-219, jan./jul. 2009.

OCHOA, Ana Rita. **Dinâmicas de crescimento em metrópoles portuárias. Tensões a Oriente da cidade de Lisboa**. On the w@terfront, Universidade de Barcelona, n. 7, p. 30-41, set. 2005.

OLIVEIRA, Fabiana Luci de. Triangulação metodológica e abordagem multimétodo na pesquisa sociológica: vantagens e desafios. **Ciências Sociais Unisinos**. São Leopoldo, v. 51, n. 2, p. 133-143, mai./ago. 2015.

PAULO FRANKEN/GAÚCHA ZH. **Os 80 anos do maior embate de Porto Alegre com a natureza: saiba como foi a enchente de 1941**. 2021. Disponível em: < <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2021/04/os-80-anos-do-maior-embate-de-porto-alegre-com-a-natureza-saiba-como-foi-a-enchente-de-1941-cknkyrnz900dg01984aa73ykp.html> >. Acesso em: 17 ago. 2022.

PINHEIRO, José de Queiroz. GÜNTHER, Hartmut. **Métodos de Pesquisa nos Estudos Pessoa-Ambiente**. São Paulo: Casa do Psicólogo. 2008.

PINHO, José Ricardo Moreno. Dos trapiches ao porto concentrado: transição de formas de capital refletida nos conflitos acerca do projeto de modernização do porto de Salvador. *In*: HONORATO, Cezar. OLIVEIRA JÚNIOR, Alcidesio de (org.). **Portos e cidades portuárias em questão**. Niterói: POLIS UFF, 2020. p. 77-91.

PORTO ALEGRE EM CENA. **Memória em cena**. Sem data. Disponível em: < <https://www.portoalegreemcena.com/memoria> >. Acesso em: 30 jun. 2023.

PORTO IMAGEM. **Obras aceleradas para conclusão do Cais Embarcadero em novembro**. 2020. Disponível em: < <https://portoimagem.wordpress.com/2020/08/07/obras-aceleradas-para-conclusao-do-cais-embarcadero-em-novembro/>>. Acesso em: 30 jun. 2023.

PORTO IMAGEM. **Cais Embarcadero oferece opções de entretenimento, cultura, gastronomia e descanso em Porto Alegre**. 2021. Disponível em: < <https://portoimagem.wordpress.com/2021/05/21/cais-embarcadero-oferece-opcoes-de-entretenimento-cultura-gastronomia-e-descanso-em-porto-alegre/> >. Acesso em: 30 jun. 2023.

PORTOS E NAVIOS. **Canal de acesso ao Porto de Rio Grande mais perto do sistema de controle do tráfego**. 2021. Disponível em: < <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/canal-de-acesso-ao-porto-de-rio-grande-mais-perto-do-sistema-de-controle-do-trafego#gsc.tab=0> >. Acesso em: 09 ago. 2022.

PORTOS RS. **Conheça o porto de Porto Alegre**. 2019. Disponível em: < https://www.portosrs.com.br/site/comunidade_portuaria/porto_alegre/conheca_o_porto >. Acesso em: 16 ago. 2022.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Conheça Porto Alegre**. 2018. Disponível em: < <https://prefeitura.poa.br/gp/projetos/conheca-porto-alegre> >. Acesso em: 16 ago. 2022.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Aprovado estudo de viabilidade urbanística do Cais Mauá**. 2022. Disponível em: < <https://prefeitura.poa.br/smamus/noticias/aprovado-estudo-de-viabilidade-urbanistica-do-cais-maua> >. Acesso em: 16 ago. 2022.

PMPA. **Cais Mauá**. Sem data. Disponível em: < http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?p_secao=114 >. Acesso em: 23 jun. 2023.

PMPA. **Aprovado Estudo de Viabilidade Urbanística do Cais Mauá**. 2022. Disponível em: < <https://prefeitura.poa.br/smamus/noticias/aprovado-estudo-de-viabilidade-urbanistica-do-cais-maua> >. Acesso em: 30 jun. 2023.

PMPA. **South Summit Brazil começa nesta quarta-feira em Porto Alegre**. 2023. Disponível em: < <https://prefeitura.poa.br/gp/noticias/south-summit-brazil-comeca-nesta-quarta-feira-em-porto-alegre> >. Acesso em: 30 jun. 2023.

RIBEIRO, Eduardo Paiva. **O Cais do Porto em Disputa: o projeto, as narrativas e os cenários possíveis.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2021.

REIS, Antônio Tarcísio da Luz.; LAY, Maria Cristina Dias. As técnicas de APO como Instrumento de Análise Ergonômica do Ambiente Construído. **III Encontro Nacional e I Encontro Latino-Americano de Conforto no Ambiente Construído.** ANTAC. Gramado, 1995.

SANTOS, Ricardo Nunes dos. **Reconversão de zonas portuárias para uso público.** Estudo de caso: Terminal de contentores de Alcântara, Lisboa. Dissertação de Mestrado. Universidade de Lisboa, 2016.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO. **Apresentação Cais Mauá, audiência pública.** 2022. Disponível em: < <https://planejamento.rs.gov.br/upload/arquivos/202204/29134803-apresentacao-cais-maua-audiencia-publica-v280422.pdf> >. Acesso em: 23 set. 2022.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO. **Conselho do Programa de PPPs aprova edital para a revitalização do Cais Mauá.** 2022. Disponível em: < <https://planejamento.rs.gov.br/conselho-do-programa-de-ppps-aprova-edital-para-a-revitalizacao-do-cais-maua> >. Acesso em: 30 jun. 2023.

SILVA, Ana Marina Ribeiro. **Requalificação Urbana: o exemplo da intervenção Polis em Leiria.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia, especialidade em Ordenamento do Território e Desenvolvimento. Faculdade de Letras. Universidade de Coimbra, 2011.

SOMMER, Robert; SOMMER, Barbara. **A practical guide to behavioral research: tools and techniques.** 5 ed. Oxford: Oxford University Press, 2002.

SOUTH SUMMIT. **South Summit Brazil 2022.** 2022. Disponível em: < <https://www.southsummit.io/pt/brazil-2022/> >. Acesso em: 30 jun. 2023.

SOUZA, Clarissa Duarte de Castro. **Planejamento urbano e políticas públicas em projetos de requalificação de áreas portuárias: Porto de Santos – desafio deste novo século.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo. USP, 2006.

SOUZA, Silvana Lemes de. Histórico do sistema portuário brasileiro: um breve estudo sobre os entraves ao comércio. **Revista Perspectiva em Educação, Gestão & Tecnologia.** Fatec Itapetininga, São Paulo, v. 6, n. 11, jan.-jun. 2017.

STRUCTURAE. **New England Aquarium.** Disponível em: < <https://structurae.net/en/structures/new-england-aquarium> >. Acesso em: 17 nov. 2022.

SUL21. Leite autoriza concessão de trecho do Cais Mauá para projeto**Embarcadero.** 2021. Disponível em: <<https://sul21.com.br/cidades/2021/01/leite-autoriza-concessao-de-trecho-do-cais-maua-para-projeto-embarcadero/> >. Acesso em: 16 ago. 2022.**SUL21. Projeto quer evitar demolição do armazém A7 do Cais do Porto.**Disponível em: < https://sul21.com.br/cidadesz_areazero/2016/06/projeto-quer-evitar-demolicao-do-armazem-7-de-cais-do-porto/ >. Acesso em: 19 set. 2022.**TERRA. Afinal, o que é o South Summit evento realizado em Porto Alegre.**2023. Disponível em: <https://www.terra.com.br/noticias/brasil/afinal-o-que-e-south-summit-evento-realizado-em-porto-alegre-entenda,e760b4279b01c60c0f59575231c48d5359w23ret.html#:~:text=Em%20resumo%2C%20o%20South%20Summit,e%20promover%20o%20ecossistema%20empreendedor.> . Acesso em: 30 jun. 2023.**THE DAILY RECORD. Baltimore downtown, Inner Harbor gets \$166m from state for revitalization.** Disponível em: <<https://thedailyrecord.com/2022/04/28/baltimore-downtown-inner-harbor-gets-166m-from-state-for-revitalization/> >. Acesso em: 17 nov. 2022.**THE MONTCALM. A look into the history of the London Docks.** Disponívelem: < <https://www.montcalmroyallondoncity.co.uk/blog/look-history-london-docks/> >. Acesso em: 17 nov. 2022.**TRANSLAB URB COLETIVO. Cais Mauá / Linha do Tempo.** 2016. Disponívelem: < <https://translaburb.cc/Cais-Maua-Linha-do-Tempo> >. Acesso em: 30 jun. 2023.**TREVISAN, Tais. Um porto vazio no centro da capital gaúcha.** Dissertação

de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2004.

TORRES, Luiz Henrique. Cronologia Básica da História da Cidade de Rio Grande (1737-1947). Biblos, Rio Grande, v. 22, n. 2, p. 9-18, 2008.**VIVA DECORA. Sonha em ter um projeto na CASACOR? Confira as dicas de quem já chegou lá.** 2022. Disponível em:<<https://www.vivadecora.com.br/pro/projeto-na-casacor/>>. Acesso em: 23 jun. 2023.**YIN, Robert K. Estudo de Caso: Planejamento e Métodos.** Porto Alegre:

Bookman, 2001.

APÊNDICES

APÊNDICE A: Questionário

REQUALIFICAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS ABANDONADAS: UMA ANÁLISE SOBRE AS REPERCUSSÕES URBANAS A PARTIR DE UM PROJETO DE INTERVENÇÃO

Prezado (a) respondente,

Você está convidado (a) a participar desta pesquisa, que está sendo desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas, pela linha da “Percepção e Avaliação do Ambiente pelo Usuário”, na qual são investigadas as percepções sobre o projeto de requalificação do Cais Mauá, mas especificamente, do Cais Embarcadero, em Porto Alegre/RS.

Sua participação é muito importante para o desenvolvimento do trabalho.

Para responder é necessário ser morador de Porto Alegre ou turista, ter frequentado no mínimo uma vez o Cais Embarcadero e ser maior de 18 anos.

Desde já agradeço sua colaboração.

Pesquisadora: Tailline Rauta.

Orientadoras: Adriana Portella e Gisele Pereira.

Contato Tailline: (53) 99942-4562 / Contato Universidade: (53) 3284-5511

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Sua participação envolve responder esse questionário que possui duração estimada de 7 minutos.

A participação neste estudo é voluntária e anônima. Os dados obtidos e a publicação dos resultados serão utilizados apenas para fins acadêmicos.

Mesmo não tendo benefícios diretos em participar, indiretamente você estará contribuindo para a compreensão do fenômeno estudado e para a produção de conhecimento científico.

1. Você é:*

- () Morador da cidade de Porto Alegre
() Turista

2. Com que frequência você costuma frequentar o Cais Embarcadero? *

- Muito frequentemente
 Frequentemente
 Eventualmente
 Raramente
 Não frequento

3. Você prefere frequentar nos dias de semana ou nos finais de semana? *

- Dias de semana
 Finais de semana
 Não frequento

4. Você costuma frequentar a: *

- Trabalho no local
 Lazer
 Outro: _____

5. Indique as atividades para as quais você usa **atualmente** a área do Cais Embarcadero: *

- Exercícios físicos (caminhada, corrida, andar de bicicleta, etc.)
 Admirar a paisagem
 Participação em eventos culturais
 Lazer (encontrar amigos, passear com cachorros, tomar chimarrão, etc.)
 Trabalho
 Passeios de barco
 Outros: _____

6. As afirmações a seguir pretendem analisar o que você pensa sobre a área do Cais Embarcadero: *

A área está muito bonita e funcional.

- Discordo totalmente
- Discordo parcialmente
- Nem discordo e nem concordo
- Concordo parcialmente
- Concordo totalmente

A área faz parte do Patrimônio histórico e cultural de Porto Alegre.

- Discordo totalmente
- Discordo parcialmente
- Nem discordo e nem concordo
- Concordo parcialmente
- Concordo totalmente

A área está separada da cidade pelo muro da Avenida Mauá.

- Discordo totalmente
- Discordo parcialmente
- Nem discordo e nem concordo
- Concordo parcialmente
- Concordo totalmente

A área gera segregação urbana por possuir muros em sua volta e acesso restrito.

- Discordo totalmente
- Discordo parcialmente
- Nem discordo e nem concordo
- Concordo parcialmente
- Concordo totalmente

7. Você já ouviu falar do projeto de requalificação para toda a área do Cais Mauá proposto pelo Governo do Estado? *

- () Sim
() Não

8. Se você respondeu **SIM** na pergunta anterior, o que você ouviu falar sobre esse projeto de requalificação do Cais Mauá?

- A área será toda requalificada
 Será construído um shopping center
 Na parte das antigas docas, terão edifícios residenciais
 Irão utilizar os armazéns históricos para espaços culturais
 O muro da Mauá será derrubado
 Outros: _____

9. Se você respondeu **SIM** nas perguntas anteriores, onde você ouviu falar sobre esse projeto de requalificação do Cais Mauá?

- Na TV, jornais, revistas
 Em páginas oficiais do Governo do Estado do RS ou da Prefeitura Municipal de Porto Alegre
 Em uma audiência pública
 Em blogs/páginas de opinião
 Nas redes sociais
 Através de outra pessoa

10. Você sabia que o Cais Embarcadero é um projeto temporário, que ficará em utilização até as obras do Cais Mauá ficarem prontas? *

- () Sim
() Não

11. Na sua opinião, o Cais Embarcadero ser um projeto temporário é bom? *

- Discordo totalmente
 Discordo parcialmente

- Nem discordo e nem concordo
- Concordo parcialmente
- Concordo totalmente

12. Você gosta do espaço do Cais Embarcadero? *

- Não gosto
- Gosto pouco
- Não gosto e nem desgosto
- Gosto
- Gosto muito

13. Você percebeu alguma modificação nos arredores do Cais Embarcadero, após sua implementação? *

- Sim
- Não

Tendo em vista a pergunta anterior, classifique os itens a seguir conforme sua percepção:

Sendo, (1) Não percebi modificações (2) Percebi poucas modificações (3) Não sei (4) Percebi algumas modificações (5) Percebi muitas modificações)

14. Alterações no trânsito. *

- 1 2 3 4 5
-

15. Valor dos aluguéis de imóveis nos arredores. *

- 1 2 3 4 5
-

16. Geração de empregos. *

- 1 2 3 4 5
-

17. Comércio informal de rua. *

- 1 2 3 4 5

18. Oferta de imóveis para compra/venda/locação. *

- 1 2 3 4 5

19. Você considera que essas modificações foram positivas ou negativas?

- Muito positivas
 Positivas
 Não sei
 Negativas
 Muito negativas

Avaliação do projeto proposto para a área do Cais Embarcadero:

20. O que você acha sobre a construção do anexo no Armazém A7, que abriga diversos restaurantes: *

- () Muito bom
() Bom
() Nem bom e nem ruim
() Ruim
() Muito ruim

21. Indique a(s) principal(ais) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

- Aparência moderna aliada ao antigo
 Patrimônio histórico e cultural da área
 Privatização de área pública
 Atração de pessoas para o local
 Novos empregos
 Uso comercial do patrimônio histórico cultural

- Preços dos alimentos e/ou bebidas
- Outros: _____

22. O que você acha sobre as instalações provisórias de restaurante, bares, lancherias e lojas: *

- () Muito bom
- () Bom
- () Nem bom e nem ruim
- () Ruim
- () Muito ruim

23. Indique a(s) principal(ais) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

- Uso dos espaços ao ar livre
- Atração de pessoas para o local
- Ampliação das opções de utilização do local
- Privatização de área pública
- Novos empregos
- Preços dos alimentos e/ou bebidas
- Outros: _____

24. O que você acha em relação aos espaços ao ar livre: *

- () Muito bom
- () Bom
- () Nem bom e nem ruim
- () Ruim
- () Muito ruim

25. Indique a(s) principal(ais) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

- Quantidade de espaços
- Atração de pessoas para o local
- Contribuição para áreas verdes na cidade
- Áreas com acesso público e gratuito
- Acesso às paisagens naturais da orla
- Outros: _____

26. O que você acha sobre o espaço kids/parquinho: *

- () Muito bom
- () Bom
- () Nem bom e nem ruim
- () Ruim
- () Muito ruim

27. Indique a(s) principal(ais) razão(ões) que justifique(m) sua resposta:*

- Quantidade de espaços
- Lazer em família
- Lazer específico para as crianças
- Seguro para crianças
- Outros: _____

28. O que você acha sobre o ancoradouro para barcos de passeios turísticos: *

- () Muito bom
- () Bom
- () Nem bom e nem ruim
- () Ruim
- () Muito ruim

29. Indique a(s) principal(ais) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

- Preços dos passeios turísticos
- Atração de pessoas para o local
- Apreciação da paisagem
- Poluição gerada pelos barcos
- Contato com o Guaíba
- Incentivo ao turismo
- Outros: _____

30. O que você acha sobre o estacionamento: *

- () Muito bom
- () Bom
- () Nem bom e nem ruim

- () Ruim
- () Muito ruim

31. Indique a(s) principal(ais) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

- Preço do estacionamento
- Obrigatoriedade de pagamento
- Quantidade de vagas
- Vagas descobertas
- Outros: _____

Caracterização da amostra

32. Escolaridade: *

- () Ensino fundamental completo ou inferior
- () Ensino médio completo
- () Ensino superior completo
- () Ensino superior incompleto
- () Pós-graduação/mestrado/doutorado

33. Ocupação profissional: * _____

34. Gênero: * _____

35. Idade: *

- () de 18 a 20 anos
- () de 21 a 38 anos
- () de 39 a 58 anos
- () + 58 anos

36. Renda mensal individual: *

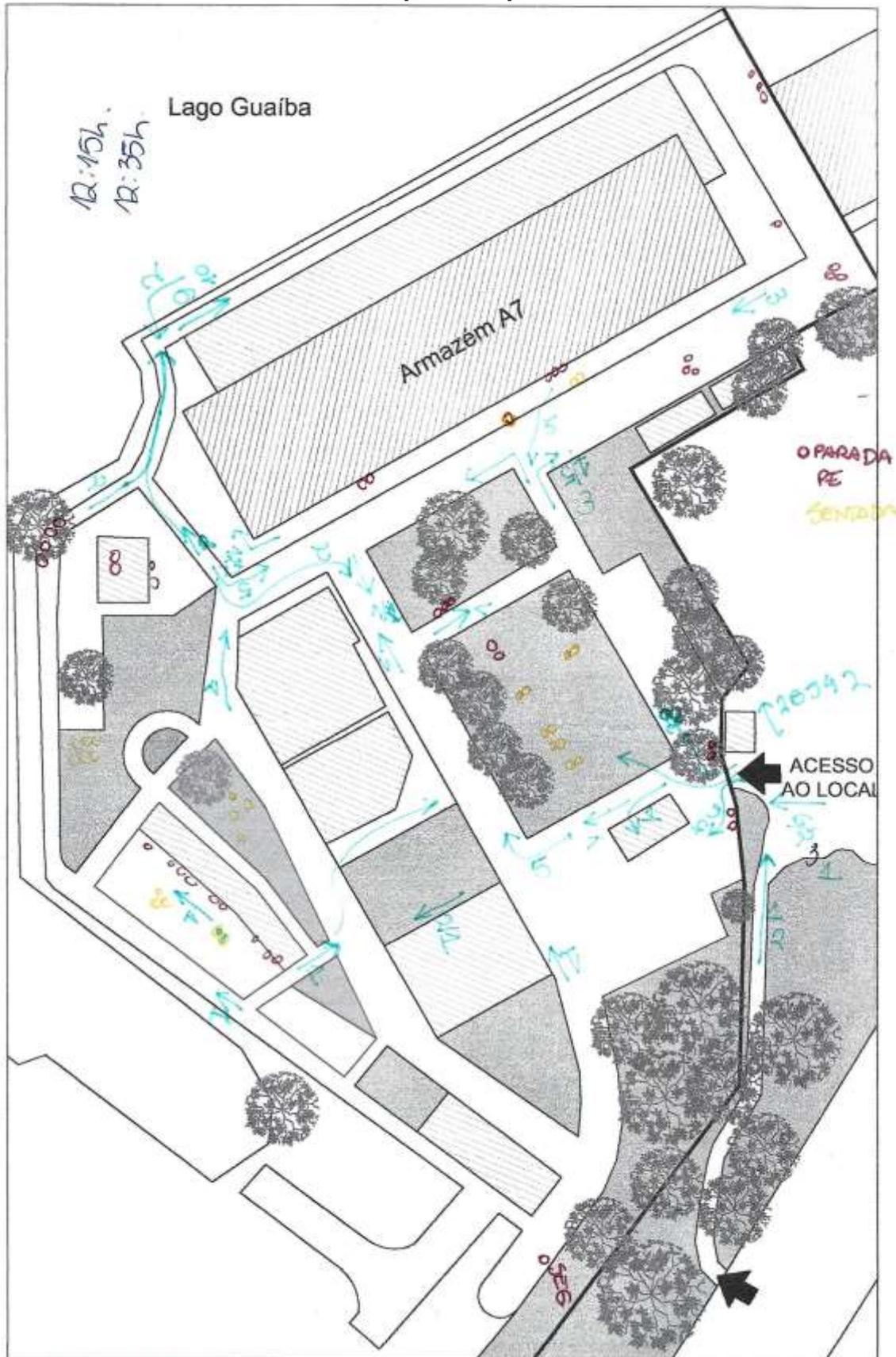
- () não possui renda (R\$0,00)
- () até 1 salário mínimo (R\$1.212,00)
- () até 3 salários mínimos (até R\$ 3.636)
- () mais de 3 até 5 salários mínimos (R\$ 3.636 a R\$ 6.060)

- () mais de 5 até 10 salários mínimos (R\$ 6.060 a R\$ 12.120)
- () mais de 10 salários mínimos (mais de R\$ 12.120)

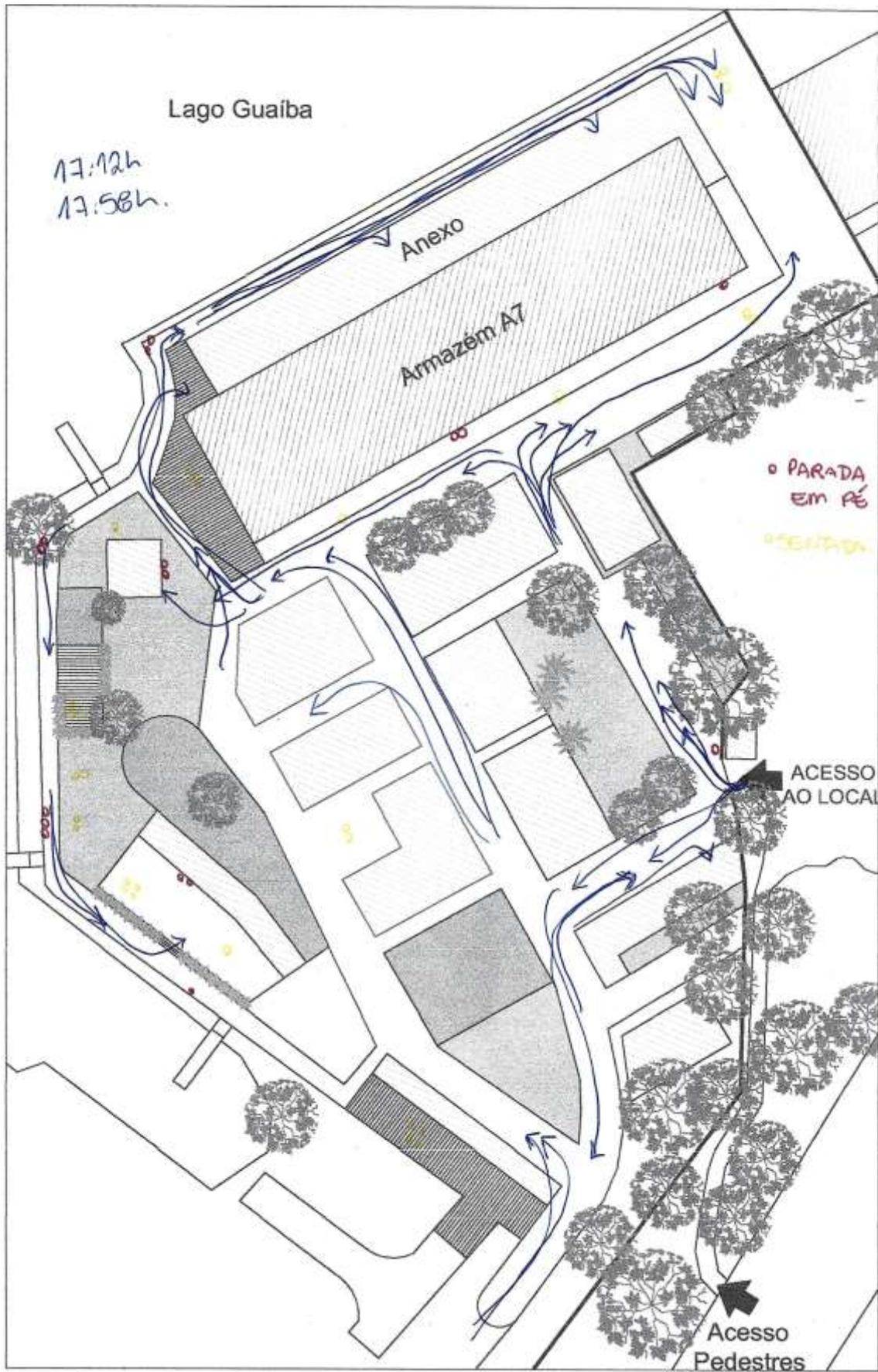
Muito obrigada!

ANEXOS

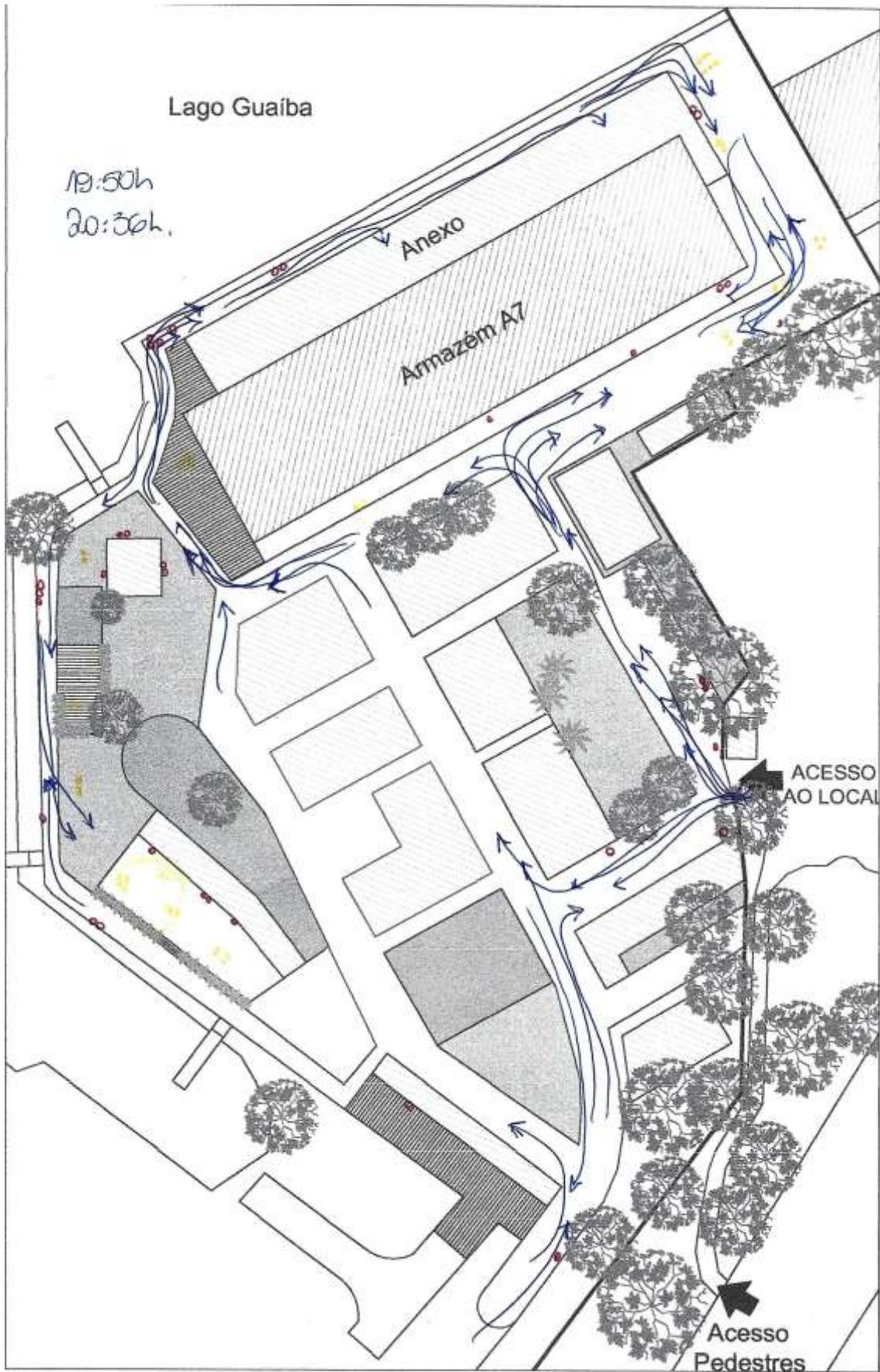
ANEXO B: Mapas comportamentais



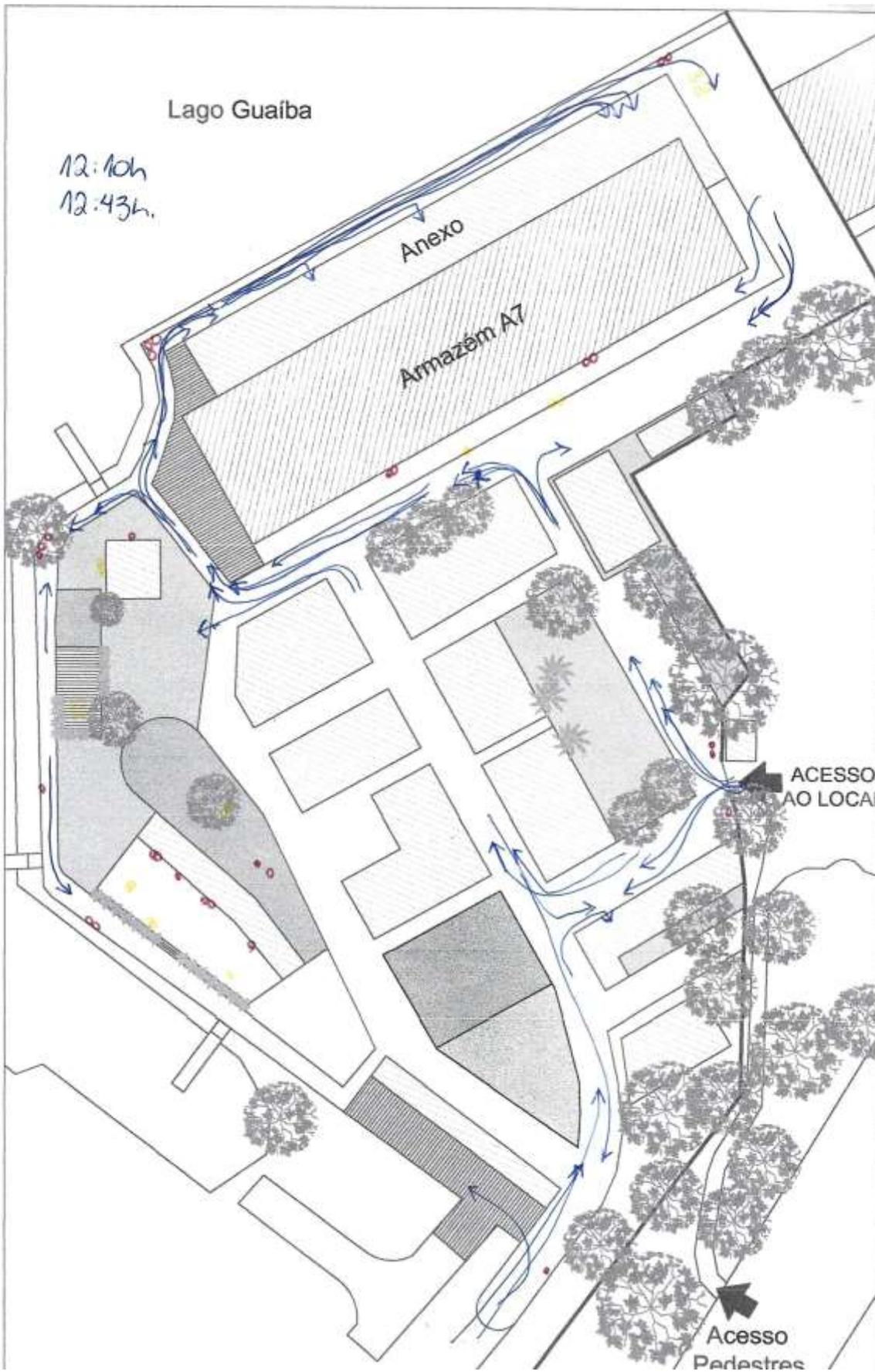
Quarta-feira, 12h



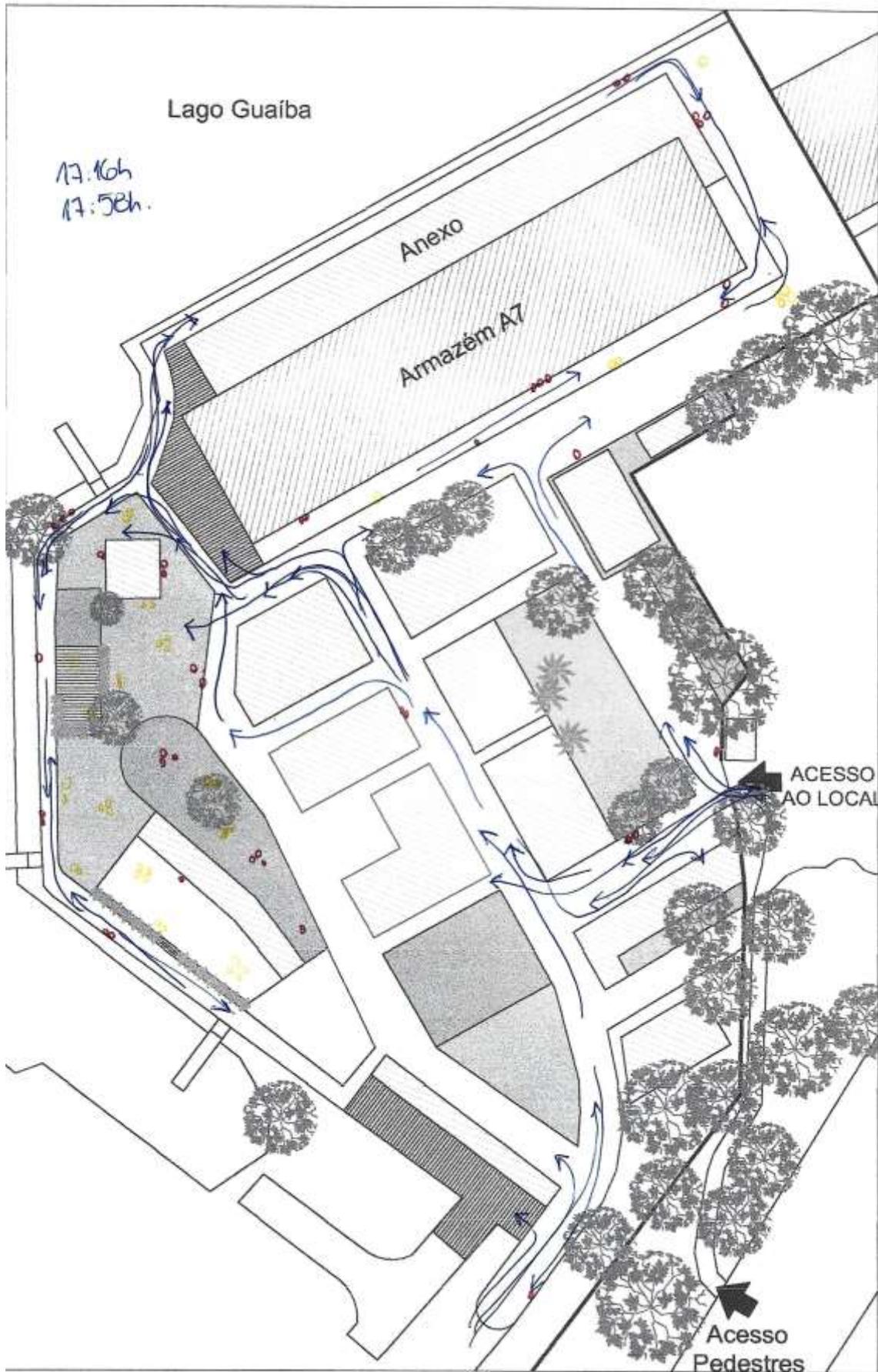
Quarta-feira, 17h



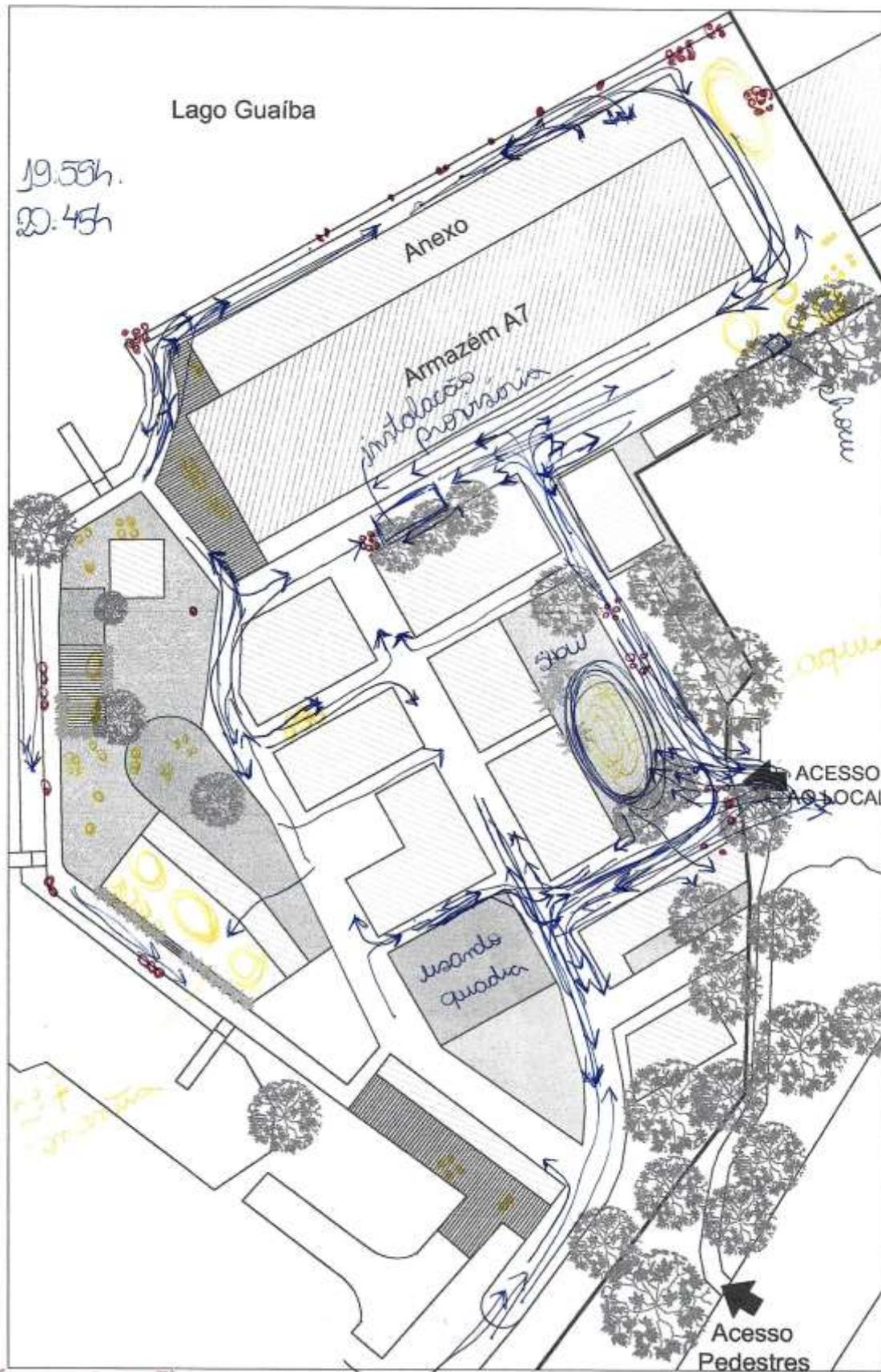
Quarta-feira, 20h



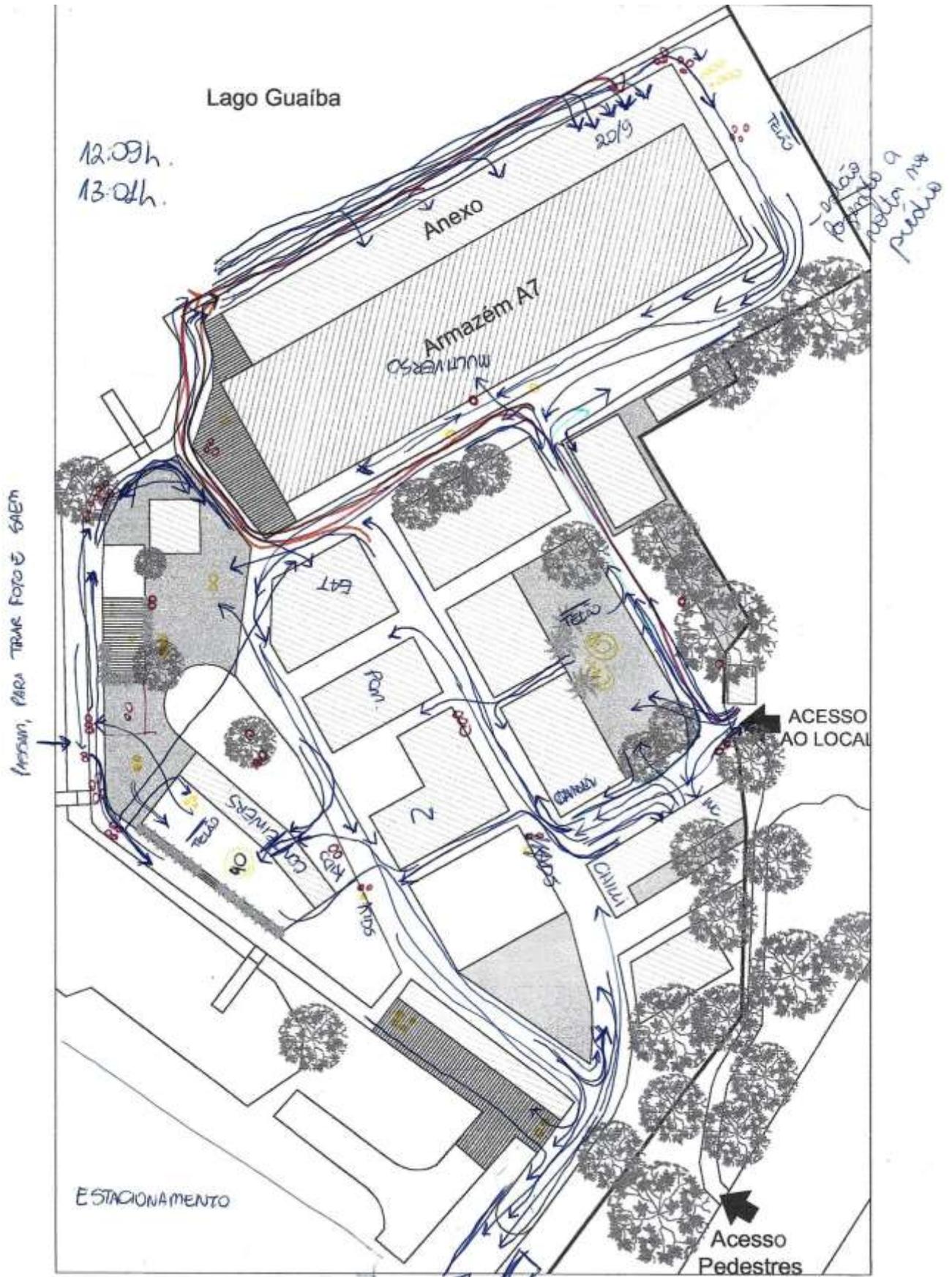
Sexta-feira, 12h



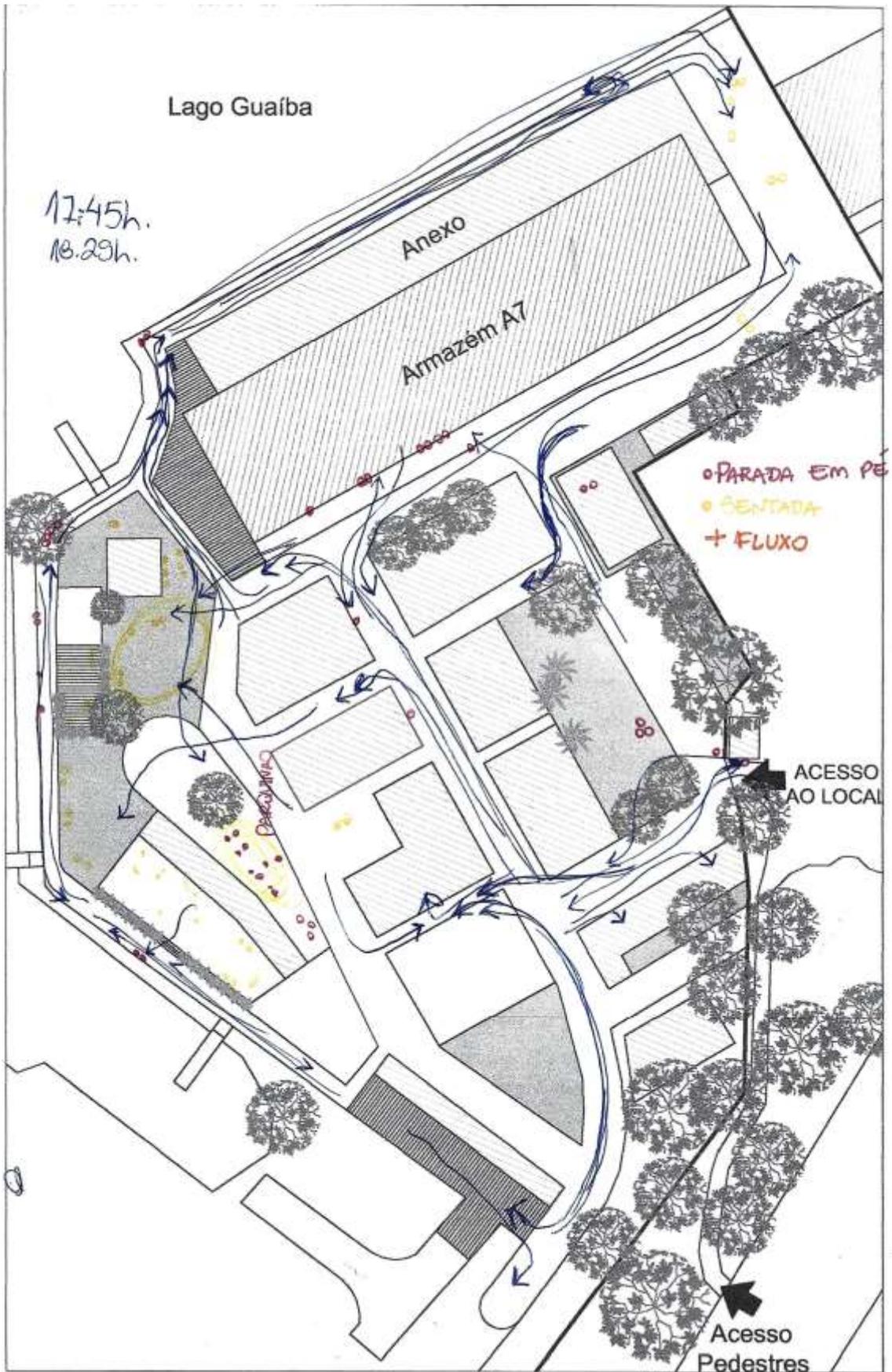
Sexta-feira, 17h



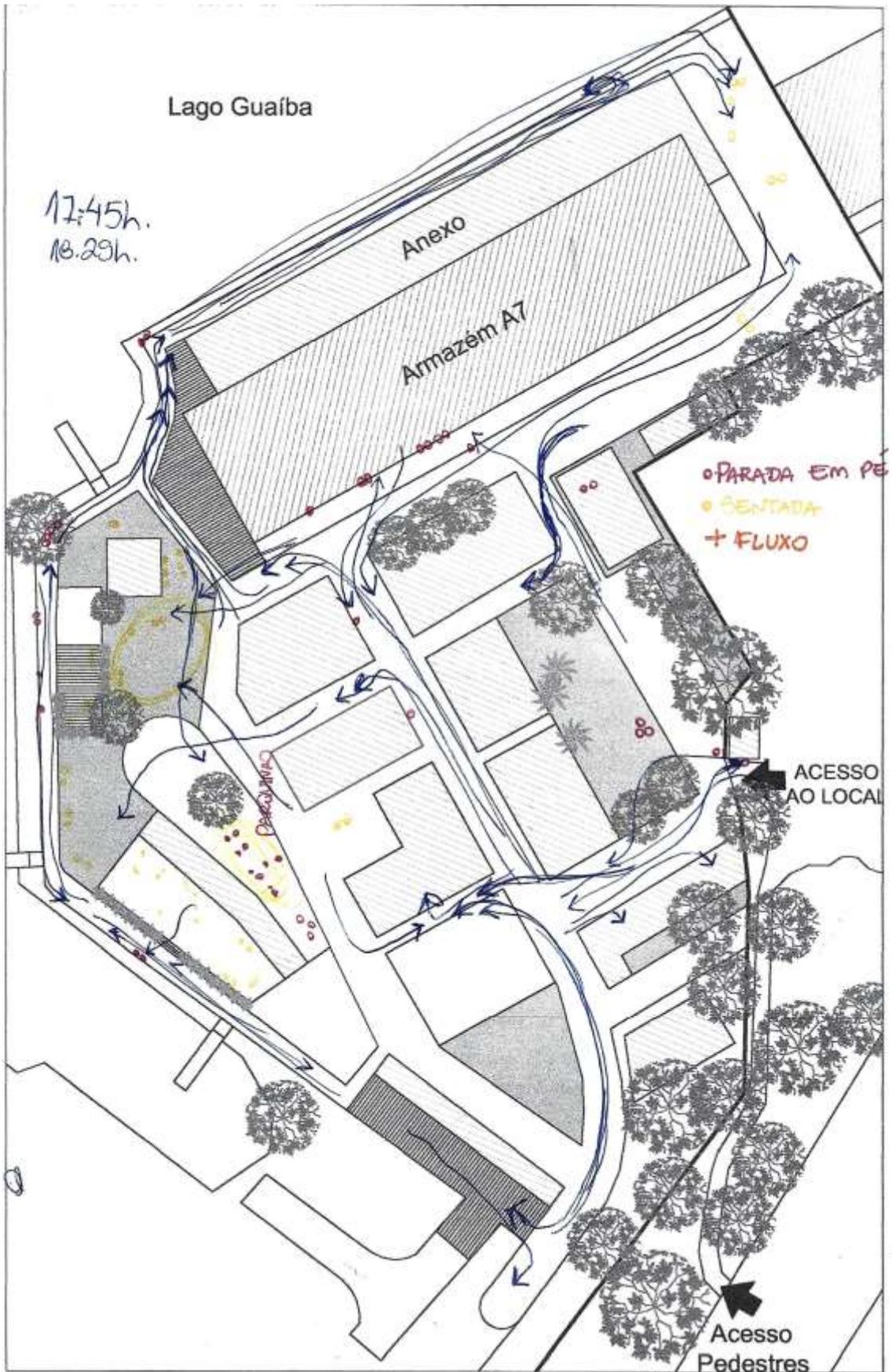
Sexta-feira, 20h



Sábado, 12h



Sábado, 17h



Sábado, 20h