

Estratégias de Preservação do Patrimônio Cultural: as Transformações do Espaço Urbano do Centro de Porto Alegre (RS)

Eduardo Wegner Vargas
Mestre em Desenvolvimento Regional (PPGDR/FACCAT)
ewvargas@gmail.com

Daniel Luciano Gevehr
Doutor em História (UNISINOS)
danielgevehr@hotmail.com

Luiz Fernando Costa Neves
Mestre em Desenvolvimento Regional (PPGDR/FACCAT)
fneves@faccat.br

Tiago da Silva Silveira
Mestre em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR/UFRGS)
tiagorublescki@gmail.com

Resumo: A preservação do patrimônio cultural e sua relação com o processo de evolução urbana se transformou em pauta de administrações públicas e de pesquisadores, especialmente após a criação de conselhos e institutos voltados para essa questão. É natural, porém, que o desenvolvimento das cidades, provoque, em diferentes dimensões, a alteração do patrimônio – em especial o arquitetônico – em virtude dos custos que envolvem sua preservação e, do próprio processo de especulação imobiliária. Em Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, o centro histórico da cidade apresenta o Cais do Porto, o Mercado Público e um conjunto de praças, que são exemplos das iniciativas dos governos municipais e estaduais, no sentido de viabilizar a preservação do patrimônio cultural, seja com investimentos do orçamento público, seja com diálogo e busca de investimentos privados, através de concessões e de parcerias público-privadas. Discute-se, nessa perspectiva, a evolução da cidade de Porto Alegre, a partir do seu patrimônio cultural e as estratégias utilizadas para a preservação dos lugares que contam parte da história da cidade.

Palavras-chave: patrimônio cultural; urbanismo; Porto Alegre; parcerias público-privadas.

Abstract: The preservation of cultural heritage and its relation with the process of urban evolution has become a matter for public administrations and researchers, especially after the creation of councils and institutes focused on this issue. It is natural, however, that the development of cities provokes, in different dimensions, the alteration of the patrimony - especially the architectural one - due to the costs involved in its preservation and of the process of real estate speculation. In Porto Alegre, capital of Rio Grande do Sul, the historic center of the city features the port quay, the Public Market and a set of squares, which are examples of the initiatives of the municipal and state governments, in order to make possible the preservation of the patrimony public investment, or through dialogue and private investment, through concessions and public-private partnerships. In this perspective, we discuss the evolution of the city of Porto Alegre, based on its cultural patrimony and the strategies used to preserve the places that account for part of the city's history.

Keywords: cultural heritage; urbanism; Porto Alegre; Public-Private Partnerships.

Introdução

Em cidades mais antigas, os marcos de urbanização são as referências de encontros sociais, como praças, igrejas, locais de abastecimento e estabelecimentos governamentais.

Porém, conforme estudo de Pintaudi (2006), locais de comércio, como os mercados públicos e portos, são os principais responsáveis pelas mudanças no espaço das cidades.

Isso porque a presença de mercados públicos e portos “nunca foi questionada como local de abastecimento de produtos enquanto em diferentes sociedades perdurou o costume de ali realizarem as trocas necessárias à reprodução da vida” (2006, p.86), mas quando esses equipamentos perdem a função de centro comercial e com o surgimento de formas mais modernas de abastecimento, os mercados e portos passam a ser considerados como lugares tradicionais, nos quais se pretende produzir uma identidade (PINTAUDI, 2006). Por este motivo, não raras vezes se vê o tombamento destes equipamentos, consolidando-os no tempo e no espaço físico das cidades. Segundo Morin (2001), o pensamento sobre o espaço, na perspectiva da geografia crítica, requer sua avaliação no tempo, buscando compreender a permanência da forma e a sua reprodução em determinada duração. Em geral, a geografia é uma disciplina unida à história, portanto polidisciplinar e multidimensional (MORIN, 2001).

Os órgãos de proteção ao patrimônio, balisados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), antes preocupados com tombamentos cuja referência eram o recorte para construção de fragmentos da identidade das populações (PEREIRA, 2016), adentraram o século com o desafio não só de zelar pelos bens já protegidos, ampliando e proporcionando “maior coerência ao patrimônio, em especial às cidades-patrimônio, transformando-as em exemplos capazes de influir no ideário urbano do Brasil no século XXI” (PEREIRA, 2016, p. 52). Com isso, a definição de relevância aos patrimônios tornou-se possível como fator de desenvolvimento social e econômico para um número maior de cidades.

A partir da fundação do IPHAN, no final da década de 1930, a discussão técnica sobre o tema se concentrou na diversidade que constitui o patrimônio, que passa a se configurar como uma possibilidade de desenvolvimento sociocultural, que conforme Pereira (2006) precisa ser mais bem apropriado nas cidades, através da educação, do turismo e do lazer, permitindo a geração de renda, ao mesmo tempo em que viabiliza novas oportunidades.

O processo de *crossover* entre o patrimônio, que induz a urbanização e a cidade, que o reconhece como patrimônio, segundo Vieira Filho (2009, p.18) pode ser destruído “em nome de uma suposta modernidade, que na maior parte dos casos é fruto de visões deturpadas, especulações e desrespeito pela qualidade de vida dos cidadãos”. O desafio dos territórios passa a ser, portanto, a preservação de elementos simbólicos sobre os quais se constrói uma identidade urbana própria, capaz de se agregar aos outros atributos de autoestima, “acoplado às noções atualizadas de qualidade de vida, valorização de centralidades, vivência e apropriação social das cidades” (VIEIRA FILHO, 2009, p. 18).

Em Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, existem dezenas de patrimônios culturais históricos que conduzem a urbanização da cidade desde a sua fundação. Entre esses, foi inaugurado há 150 anos, em 1869, o Mercado Público Central, que atualmente integra o rol de edificações do Patrimônio Histórico e Cultural da cidade e é um dos principais pontos comerciais da capital.

A partir da Praça da Alfândega, Cais do Porto e Mercado Público, com a proximidade do rio, Porto Alegre desenvolveu sua urbanização. Este artigo pretende discutir a relação dos patrimônios com a cidade, a sua referência no desenvolvimento urbano e mobilidade das pessoas na capital do Estado, suas mudanças de perspectivas e finalidades no correr do tempo pelos papéis que têm no contexto urbano atual de Porto Alegre e a busca de alternativas para a preservação dos equipamentos.

Porto Alegre, o Cais do Porto e o Mercado Público Central

Ainda que Porto Alegre tenha sido criada a partir de pequena colônia de açorianos na metade do século XVIII, apenas em 1821 ela foi elevada à categoria de cidade pelo imperador Dom Pedro II (IPHAN, 2019a). Localizado às margens do rio Guaíba e da lagoa dos Patos, a região movimentava, até meados do século XIX, sua economia a partir das exportações de trigo e charque (SOUZA, 2008). Foi esta característica, de vinculação ao rio, que criou balizas para a urbanização da cidade, principalmente em períodos de guerra, em que as atividades portuárias eram mais intensas.

Conforme divulgação do IPHAN (2019a), nos anos seguintes ocorreram construções das praças da Matriz e da Alfândega, afastadas um pouco do local onde posteriormente foi edificado o Mercado Público. Entre os anos de 1856 e 1858 foram construídos trapiches, escadarias, parapeitos e assentos na região em que depois seria implantado o cais do porto. Em função da necessidade de serviços de abastecimento para a Guerra do Paraguai (1864-1870), houve um crescimento econômico significativo, associado a imigração de italianos e alemães, e fomento de relações comerciais nas áreas próximas ao rio, que estabeleciam-se em espaços improvisados, até a construção do Mercado Público Central de Porto Alegre.

Muito se discute o mercado público como equipamento cuja finalidade extrapola os serviços vinculados ao comércio e sua referência no desenvolvimento urbano e mobilidade das pessoas na cidade, mas este aspecto não é o mais relevante. Atualmente, ainda que as características imateriais que o declararam patrimônio cultural histórico do município de Porto Alegre estejam parcialmente distorcidas, conforme estudos de Vargas, Lins e Zimmer (2018), é a partir de sua existência que se consolidaram os principais elementos e marcos do centro histórico

da capital, não só pela permanência da edificação no tempo, mas pela função que exerce desde sua inauguração, trazendo a centralidade do debate urbano e desenvolvimento do município para seus arredores (VARGAS; LINS; ZIMMER, 2018).

“Construído ainda no período imperial, o Mercado Público acompanhou os principais fatos políticos da história nacional, acompanhando também o crescimento da cidade” (XAVIER, 2015, p.1). Embora o projeto original do engenheiro Frederico Heydtmann tenha previsto “a construção de uma edificação em estilo neoclássico composta por apenas um pavimento, sendo o mesmo aprovado entre os anos de 1862 e 1863” (XAVIER, 2015, p. 1), o Mercado Público foi inaugurado em 1869. A edificação teve a construção do segundo pavimento e ornamentação das fachadas com elementos arquitetônicos variados em 1912 (XAVIER, 2015), ano que parte do prédio foi destruída em um incêndio.

As reformulações, adaptações e eventuais reformas em virtudes de sinistros que ocorreram no mercado demandaram melhorias construtivas e ampliação das atividades desenvolvidas em seu interior, o que resulta atualmente numa edificação de caráter eclético (XAVIER, 2015), ainda que sua distribuição espacial tenha seguido a mesma desde a sua inauguração, composta por um quadrilátero, que apresenta torres nas esquinas e, também, um pátio na área central.

A dinâmica interna do Mercado Público impôs uma alteração em seu entorno imediato e sua relação com a cidade. “No ano de 1871 tem início o calçamento do seu pátio interno e dois anos depois, a arborização. Os primeiros açougues foram autorizados só em 1874, ano em que começa também a se cogitar a construção do segundo piso, proposta retomada no fim do século XIX” (XAVIER, 2015, p. 1).

A instalação de estabelecimentos comerciais mais sofisticados, como açougues e outras lojas de produtos alimentícios, impuseram uma condição estrutural e sanitária mais qualificada, diferente dos locais de comércio improvisados à beira do rio até meados do século XIX, tornando o espaço um polo de indução comercial da cidade, exigindo (como de fato ocorreu), que a administração municipal fizesse investimentos em vias e acessos àquele ponto comercial (VARGAS; LINS; ZIMMER, 2018).

Os recursos públicos aportados para a melhoria dos interiores do Mercado Público, até o início do século XX, eram investidos na construção de chalés de madeira no pátio e definição de suas circulações (XAVIER, 2015), e somente em 1910, e depois com o primeiro Plano de Melhoramentos para o espaço urbano – que reforçou a importância do local como ambiente de abastecimento da cidade – começa a construção do segundo pavimento. Conforme Xavier (2015), esta é outra relação construtiva entre a edificação do Mercado Público e os prédios

lindeiros: a construção do segundo pavimento oportunizou seu nivelamento com a Intendência Municipal, atual prédio da Prefeitura Municipal, construída ao seu lado. “Os novos espaços do andar superior, também conhecido como ‘altos do Mercado’, foram destinados à prestação de serviços, escritórios comerciais e industriais e também de serviços de repartições públicas” (XAVIER, 2015, p. 3), aumentando a circulação de público no Mercado, intensificando sua importância no arranjo da mobilidade, com reflexo direto em majoração da arrecadação para o município.

Segundo o IPHAN (2019a), durante as primeiras três décadas do século XX houve uma consolidação do eixo urbanizado na Avenida Independência como zona “preferida pelas elites de comerciantes e industriais para construção das suas residências, com a Rua Duque de Caxias e, mais tarde, a continuidade da Av. Independência no bairro Moinhos de Vento” (IPHAN, 2019a, p.1). Conforme Vargas, Lins e Zimmer (2018), as áreas mais altas, mas ainda próximas ao rio, tinham melhores condições de drenagem e conforto. Com isso, a avenida assentada sobre a crista da primeira colina após o rio, constituiu-se como um eixo de desenvolvimento, que fazia a aproximação com outros núcleos populacionais, isolados da capital.

Segundo Franco (1992), ao longo da Rua Duque de Caxias foram construídas as residências das pessoas importantes e conhecidas à época, uma elite empresarial formada a partir do século XIX. A qualificação daquele espaço da cidade se dá no final do século XIX, com o ajardinamento das praças da Matriz, da Conde de Porto Alegre e da General Osório e o estabelecimento, a partir de 1909, dos bondes elétricos com linha circular pela Rua Duque de Caxias (FRANCO, 1992). Estas adequações nos espaços urbanos, que surgiram de forma isoladas pela administração local, culminaram no desenvolvimento de estudo para planejamento de ações.

Com o planejamento indicado no Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamentos, de 1914, a infraestrutura anteriormente exclusiva da área central da cidade até o alto da colina foi estendida para outras regiões da administração municipal, como o calçamento das ruas, em 1925 (IPHAN, 2019a).

A chegada dos imigrantes nas últimas décadas do século refletiu na arquitetura, “com a adoção do ecletismo em substituição à arquitetura do período colonial. Esses palacetes foram pouco a pouco sendo construídos com materiais importados e mão de obra mais qualificada, utilizados também na construção de prédios públicos” (IPHAN, 2019b, p.1). A arquitetura eclética do Mercado Público foi replicada em outros grandes casarões, mas também surgiram casas coloniais portuguesas e outros prédios administrativos no mesmo estilo.

Acompanhando o desenvolvimento da cidade, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, através do instrumento de tombamento, procura proteger edificações e regiões que referenciam o desenvolvimento urbano de Porto Alegre. Destacam-se dois sítios urbanos, da Praça da Matriz e da Praça da Alfândega, apresentados como:

Sítio Histórico da Praça da Matriz: Localizada no coração da cidade de Porto Alegre, em 1770, a praça era conhecida como Alto da Praia e, com poucas edificações era apenas um terreno com declive acentuado, marcado pela erosão. Entre 1772 e 1773, foi construída, na área da atual Catedral Metropolitana, uma Igreja Matriz, em homenagem a Nossa Senhora de Madre de Deus. Por isso, a área passou a ser chamada de Largo ou Praça da Matriz. A região só ganhou destaque em 1858 com a inauguração do Theatro São Pedro. As obras de ajardinamento, arborização e calçamento começaram a partir de 1881.

Sítio Histórico da Praça da Alfândega: A história da Praça da Alfândega está ligada às suas atividades no século XVIII, no antigo porto fluvial da cidade, no rio Guaíba. Em julho de 1782, um cais de pedra foi construído para facilitar o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias. Em 1804, o local ganhou um trapiche de grandes dimensões, com 24 pilares de cantaria adentrando o leito do rio. Em 1866, a Companhia Hidráulica Porto-Alegrense instalou um chafariz de ferro bronzeado na praça e deu início à arborização. A praça é cercada por importantes construções, como o Museu de Arte do Rio Grande do Sul Ado Malagoli e o Memorial do Rio Grande do Sul. (IPHAN, 2019c, p.1)

As duas praças (Matriz e Alfândega), somadas a outros locais de interação, mais do que espaços públicos, foram apropriados pela população como ambiente de convivência e de relações sociais, induzindo a valorização das terras do entorno. A dinâmica urbana, portanto, nasce da relação entre os espaços, sua função de locais de convivência, e atividades econômicas envolvidas nestas dinâmicas. O sistema de espaços que retroalimentam relações sociais estabelece o paradoxo da forma, que Lefévre (1986) discutia na análise do espaço urbano, pois

A forma em geral e as formas particulares engendradas no decurso do tempo (histórico) tomaram uma existência (social e prática) ainda mal compreendidas: às vezes abstrata, quase 'irreal' e no entanto concretamente 'real' – às vezes relativa (composta de relações) e ativa, suscitando conteúdos transversais estimulando 'outra coisa' (LEFÉVRE, 1986, p. 43).

Todos estes patrimônios, Mercado Público, Cais do Porto e praças, se mantêm como referências na cidade pela função que desempenham, mesmo com o passar do tempo. Pintaudi (2006, p.83) indica que “para existir no tempo, uma forma precisa, necessariamente, resistir, ter sentido, se transformar ao mesmo tempo em que cria raízes”. Seu estudo, feito sobre a temática dos mercados públicos, apresenta questionamentos fundamentais para a avaliação desta permanência no tempo a partir de agora: (i) como reconhecer atualmente locais como praças, mercados públicos e áreas portuárias, enquanto espaço de trocas, “quando se vive em privação geral de sentido que se constituiria na única possibilidade de continuar criando raízes”(PINTAUDI, 2006, p. 83) e (ii) a carência de criação de vínculos nestes espaços, e sua

reflexa duração no correr do tempo, pode ser entendida como ameaça iminente na preservação destes patrimônios (PINTAUDI, 2006).

A dúvida surge porque o “tempo, ao contrário do espaço, não é reversível: passado, presente e futuro são momentos, enquanto altura, largura e profundidade são dimensões, embora ambos sejam propriedades da matéria e por essa razão se atravessam” (PINTAUDI, 2006, p. 84). Praças, mercados públicos e cais, por exemplo, são locais de relações sociais e intercâmbios encontrados em cidades, desde a antiguidade e, atualmente isso ainda acontece, uma vez que dialogam com outras formas de relação sociais e comerciais mais modernas. Pode-se também dizer que alguns destes espaços acabam alterando sua finalidade, com o objetivo de sua preservação, mesmo que seja apenas da estrutura física.

O valor cultural das relações entre o equipamento público, a sociedade e a cidade, e conseqüentemente dos espaços e edificações, impõe diretrizes próprias de preservação do patrimônio, dificultando a sua alteração estética e ampliações construtivas, induzindo, desta forma, mediante planejamento elaborado pela administração pública, o crescimento da urbanização da cidade em determinado sentido (VARGAS; LINS; ZIMMER, 2018).

Por este motivo que, antes mesmo da utilização do tombamento como ferramenta de proteção, os governos já apresentavam planos e projetos visando a valorização dos locais que são, atualmente, considerados patrimônios culturais históricos. Isto exemplifica-se no caso concreto da proposta de demolição do Mercado Público para alteração da malha viária do entorno, na década de 1970, que mobilizou a população para preservação do bem, resultando, em 12 de dezembro de 1979, com sua declaração como um bem de valor histórico e cultural, carregado de tradição para Porto Alegre (XAVIER, 2015).

Políticas de melhoramentos da área central

A cidade de Porto Alegre, com a construção do cais do porto no primeiro cinquentenário do Mercado Público, foi pano de fundo para o Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamentos, publicado em 1914, e elaborado pelo engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel, durante a administração do também engenheiro José Montauray, o primeiro intendente eleito no município. O estudo elaborado por Moreira Maciel trazia as primeiras orientações de intervenções urbanísticas para a cidade, focado em planejamento que habilitava a cidade em acessar locais de abastecimento por vias largas, favorecendo pontos de comércio tradicionais, como o cais do porto e o Mercado Público, por exemplo (SOUZA, 2008).

Criticado como sendo um mero plano viário, o Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamentos foi amplamente estudado por Souza (2008), que demonstra como este, de fato,

orientou o desenvolvimento da cidade por muitos anos. O trabalho do início do século vincula diretamente mobilidade e desenvolvimento urbano. Suas propostas integraram estudos, projetos e planos posteriores, até mesmo a aprovação e revisão do Plano Diretor Municipal, de 1999 e 2009, respectivamente, que busca a proteção de algumas obras, inseridas no contexto do patrimônio ambiental urbano da cidade.

A manutenção de uma mesma corrente política no governo estadual e municipal, entre os anos finais do século XIX e as primeiras décadas do século XX oportunizaram o respeito ao planejamento elaborado e a continuidade na execução de obras de infraestrutura, que consolidaram o crescimento da cidade em eixos e quadras específicos (SOUZA, 2014). A autora diz ainda que, a doutrina positivista, que creditava o desenvolvimento humano e social ao conhecimento científico, fortemente influente no Partido Republicano Rio-grandense (PRR) que governava com Borges de Medeiros e José Montaury, foi adotada por técnicos das estruturas públicas e privadas, fato que fortaleceu o pensamento de que deveria existir uma lógica técnica e construtiva no desenho da cidade, com avenidas para acesso a locais de abastecimento, como Cais do Porto e Mercado Público, e áreas de interação social, como praças e parques. “A doutrina positivista era adotada fortemente por técnicos, engenheiros. E os políticos queriam também que se melhorasse as condições da cidade. O PRR tinha essa preocupação de colocar uma ordenação, então, havia as comissões de melhoramentos, de higiene” (SOUZA, 2014, p.1). A melhoria na prestação dos serviços públicos, como abastecimento de água, drenagem e esgoto, também foi foco das administrações públicas neste período.

Conforme Souza (2014, p.1), nos governos de Borges de Medeiros e José Montaury havia “continuidade administrativa e para o projeto deles isso era importante, se tivesse interrupção não teriam sucesso. E era um governo forte. Mas o importante é que havia essa convicção tanto do ponto de vista político quanto técnico”. A cidade de Porto Alegre aproveitou este alinhamento de concepção política que era alimentado por técnicos oriundos das instituições de ensino locais, uma vez que “nas escolas da época, tanto na Engenharia quanto no Direito, o positivismo estava implantado, visto como uma tendência de que quem trabalha no governo, no funcionalismo público, tem que dar muito valor por trabalhar com a coisa pública, ter responsabilidade social” (SOUZA, 2014, p.1). O desenvolvimento urbano da cidade, portanto, teve esta característica de ordenamento, tendo as edificações e espaços mais antigos como referências neste processo de urbanização, vinculado à industrialização e aos investimentos públicos.

Conforme Souza e Müller (1997), a cidade de Porto Alegre iniciou um processo de industrialização em 1890 que se estendeu até o ano de 1945 e o fim do Estado Novo. Neste período, Porto Alegre adquiriu feições urbanísticas que são visíveis atualmente. A industrialização de Porto

Alegre e sua facilidade de transportar produtos por rotas fluviais condicionou o acesso à cidade e, portanto, a necessidade de qualificar centrais de serviços. Conforme Lemos (2009), a capital ganhou destaque entre o final do século XIX e o início do século XX:

Marcada como centro industrial da região, Porto Alegre alimentava, com suas indústrias, não apenas o mercado interno, mas, também, a região das colônias, e teve seu desenvolvimento favorecido pela carência de importação, no período das grandes guerras mundiais. Essa tendência, verificada em todo o país, possibilitou que a cidade tivesse uma relevância local, destacando-se das demais cidades do estado do Rio Grande do Sul, em seu tamanho e vigor. (LEMOS, 2009, p. 35)

Até os governos estadual e municipal proporem acessos viários e fluviais mais atrativos, a cidade dependia de precários acessos pelo rio e ruas inadequadas e demandava obras de infraestrutura, razão pela qual a solicitação de intervenções urbanísticas robustas, que culminaram, conforme Alves (2005), nas obras realizadas pelo governo de Borges de Medeiros, enquanto foi presidente do estado.

[..] neste período o governo estadual realizou uma das maiores obras de infraestrutura da cidade, construindo o cais do porto. As obras foram iniciadas junto à Praça da Alfândega em 1911, sendo que dois anos mais seria entregue o primeiro trecho de cais. Em 1º de agosto de 1921 aconteceria o ato oficial de inauguração do porto, que então se estendia desta praça até o Mercado Público. No início da década de 1930, o cais já chegava até a altura da Praça Rui Barbosa com a construção das docas. (ALVES, 2005, p. 8)

O estudo de Lemos (2009) aponta que os principais serviços de infraestrutura urbana, incluindo obras de saneamento, sob o discurso da necessidade de combater a insalubridade, foram iniciados por José Montaury a partir de 1907, já com cerca de dez anos de governo. Nesse ano, o Governo Federal editou diretrizes e padrões para projetos de estruturas portuárias no documento denominado “Plano de Melhoramento dos Portos da República”, objetivando o desenvolvimento e a integração do comércio nacional.

Ainda, além dos serviços de abastecimento de água e de rede de coleta de esgoto, a administração municipal fomentou o fornecimento de energia por parte da companhia Força e Luz para o transporte por bondes elétricos, até 1914 associados aos bondes movidos à tração animal. No rol destas obras de melhoramentos estão a reforma e construção do segundo pavimento do Mercado Público, a construção do chalé da praça XV de Novembro e o Campo da Redenção (LEMOS, 2009).

O porto se inseriu em um projeto de desenvolvimento global elaborado pelo Partido Republicano Riograndense (PRR) para o Estado, através da "Política dos Transportes", implementada por Borges de Medeiros (ALVES, 2005), se inserindo, desta forma, para viabilizar o sistema de transportes da região norte do Estado, estabelecendo na capital o entreposto

comercial entre a região colonial e o resto do País e exterior e legitimando o Mercado Público como referência de abastecimento alimentar compra e venda de produtos.

As obras de qualificação da área central da cidade visavam sanear os problemas de insalubridade, de promiscuidade e de falta de orientação espacial, uma vez que "a margem norte concentrava a maior parte das atividades comerciais, de transporte e de serviços da cidade, apresentando também grande parte dos problemas urbanos, o que transformou em objeto das ações do Poder Público" (ALVES, 2005, p. 11).

O primeiro projeto do cais, ainda no final do século XIX, tinha como meta o saneamento das margens do Rio Guaíba, pois o imaginário técnico do período colocava o foco dos problemas urbanos na questão da insalubridade do litoral (LEMOS, 2009). Isso culminou na regulamentação das funções e usos da zona central da cidade, eliminando "hábitos considerados atrasados e incompatíveis com a nova forma de vida urbana que o imaginário moderno pregava" (ALVES, 2005, p. 11).

Por ter sido edificado antes, a estrutura do Mercado Público, muito embora em área desvalorizada do centro, acabou servindo também como parâmetro urbanístico no desenho das ruas e quadras da cidade, principalmente após a consolidação do Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamentos (WEIMER, 1997), muito embora este tenha tido abrangência maior que o seu centro histórico.

Este fato, inclusive, fez com que o estudo realizado por Moreira Maciel, ganhasse notoriedade nacional, apresentando traçados que organizaram a mobilidade da cidade, seu centro urbano, e permitiram a sua expansão. Para tanto, o projeto previa a construção de avenidas largas, de cruzamentos e de rótulas (SOUZA, 2008). Cabe lembrar que, algumas dessas propostas, somente saíram do papel, um século após sua edição, em 2014, nas chamadas obras de mobilidade para a Copa do Mundo (VARGAS; LINS; ZIMMER, 2018).

Preservação do patrimônio cultural

O tombamento do Mercado Público de Porto Alegre se deu mais de cem anos depois de sua inauguração, em 1979, mesmo que sempre tenha sido referência cultural e histórica da cidade, e a partir daí, passou por processo de restauração entre os anos de 1990 e 1997 (XAVIER, 2015). A busca de preservação através do tombamento de patrimônios em Porto Alegre, porém, é antiga. "O primeiro tombamento no município pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional ocorreu em 1938, com a proteção da Igreja de Nossa Senhora das Dores, também localizada no centro" (IPHAN, 2019a, p.1).

Em 1954, foi criada a Divisão de Cultura do Estado do Rio Grande do Sul, atrelada à Secretaria da Educação (IPHAE, 2019) com o propósito de proteger o patrimônio arquitetônico e cultural do Estado. Já em 1990, era criado o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (IPHAE) com esta finalidade. Antes de sua criação, porém, nos anos de 1980, houve diversos movimentos em favor da preservação da memória gaúcha e da imigração, que resultaram em tombamento de dezenas de edificações no Estado.

Dados disponibilizados no Anexo: Bens Tombados pelo Estado do Rio Grande do Sul indicam que até junho de 2020 existiam 158 tombamentos, individuais e coletivos, incluindo bens edificados, centros históricos, bens móveis e tombamentos ambientais (Mata Atlântica e quatro parques) feitos pelo órgão estadual IPHAE (IPHAE, 2020). Em Porto Alegre são 26 tombamentos pelo IPHAE conforme quadro abaixo.

Quadro 1: Bens Tombados IPHAE em Porto Alegre – até junho de 2020

<i>Bem Tombado</i>	<i>Data da Publicação no Diário Oficial</i>
Antigo Palácio do Governo (Forte Apache)	05/01/1987
Antiga Provedoria da Real Fazenda	17/09/1981
Arquivo Público	18/03/1991
Banco Meridional (Atual Banco Santander)	17/03/1987
Bens Móveis e Integrados e o Acervo de Obras (Biblioteca Pública)	22/08/1990
Biblioteca Pública	28/07/1982
Capela Bom Pastor (Presídio Feminino Madre Pelletier)	18/03/1991
Edificações Centenárias do Hospital Psiquiátrico São Pedro	26/09/1990
Hotel Majestic (Casa de Cultura Mário Quintana)	04/09/1985
Museu de Arte - MARGS - (Ex. Delegacia Fiscal)	16/08/1984
Museu da Brigada Militar	05/12/1990
Museu de Comunicação Social "Hipólito José Da Costa"	12/02/1987
Museu Júlio de Castilhos	23/12/1986
Palácio Piratini e Bens Móveis e Integrados	12/11/1986
Palácio do Vice Governador	31/10/1996
Praça da Alfândega e Entorno	17/03/1987
Prédio Força e Luz (Museu da Eletricidade)	09/06/1994
Theatro São Pedro	16/08/1984
Usina do Gasômetro	19/07/1983
Instituto de Educação Gen. Flores da Cunha	16/03/2006
Antigo Cine Teatro Capitólio	29/12/2006
Telas A Óleo - Bens Móveis do Instituto de Educação Flores da Cunha	12/08/2011
Capela Positivista de Porto Alegre	13/03/2012
Conjunto Arquitetônico da Fase	23/05/2013
Antiga Usina de Gás	25/10/2013
Ilha do Presídio	24/12/2014

Fonte: IPHAE, 2020

Outros equipamentos são referências na urbanização e mobilidade de Porto Alegre. Além da Igreja de Nossa Senhora das Dores, há proteção federal, pelo IPHAN, do Solar dos Câmara, do Memorial do Rio Grande do Sul, do Pórtico Central e Armazéns do Cais do Porto, do

Palacete Argentina, do Observatório Astronômico da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), e do prédio da Faculdade de Direito da UFRGS (IPHAN, 2019c).

Já o Estado, através de seu órgão de patrimônio, o IPHAE (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado), também protege diversas edificações no tecido urbano de Porto Alegre, como a Agência do Banco Meridional, a antiga provedoria da Real Fazenda, a antiga Usina de Gás, o Cine Teatro Capitólio, o antigo Palácio do Governo (Forte Apache), o Arquivo público, a Biblioteca Pública, o Presídio Feminino Madre Pelletier, a capela positivista de Porto Alegre, o conjunto arquitetônico da FASE, o Hospital Psiquiátrico São Pedro, o Hotel Majestic (Casa de Cultura Mário Quintana), o Instituto de Educação Flores da Cunha, o Museu da Brigada Militar, o Museu de Arte (MARGS), o Museu de Comunicação Social, o Museu Júlio de Castilhos, o Palácio do Vice Governador, o Palácio Piratini, a Praça da Alfândega e seu entorno (também com tombamento federal), o Museu da Eletricidade, o Theatro São Pedro, a Usina do Gasômetro (IPHAE, 2019). Existem ainda tombamentos municipais em Porto Alegre, feitos pela Equipe do Patrimônio Histórico e Cultural (EPAHC) com a aprovação do Conselho do Patrimônio Histórico e Cultural (COMPAHC), onde o Mercado Público consta como protegido.

Todos os casos descritos têm na gênese a relação social entre os equipamentos e a sociedade, por este motivo o tombamento torna-se viável. O Mercado Público, por exemplo, configura-se como um ponto de encontro no centro de Porto Alegre, comandado pelo poder público, organizando e, de certa forma, garantindo o abastecimento urbano. “Hoje, do ponto de vista econômico, esse espaço tornou-se desinteressante porque cada vez mais se prioriza a reprodução do capital de maneira privada e suas relações de dominação” (Pintaudi, 2006, p.97). Ou seja, o espaço do Mercado Público pertence a outro tempo e, a preservação da sua memória, talvez torne-se insuficiente para a reprodução desse espaço.

Ocorre que já que estas edificações, no passado, induziram a configuração espacial das cidades, como descrito na evolução urbana de Porto Alegre, existe um vínculo gerado entre estes equipamentos da cidade, que tendem a preservar o patrimônio. O estudo de Pintaudi (2006) indica que, em geral, os Mercados Públicos, no mundo, vêm lançando mão do que é tradicional, numa tentativa de sobreviver as transformações da sociedade. Conforme mostram Hobsbawm e Ranger (1984), tradição é algo recente, quando não inventada. Um aspecto peculiar, que merece menção, é que o Mercado Público,

como local de venda de gêneros alimentícios, nunca foi questionada pelo costume que, diferentes sociedades, ao longo da história, tinham de se abastecer nesses espaços, e mesmo como uma forma de controle de preços por parte do poder público para garantir a reprodução da sociedade. Quando esse costume se rompe mediante a presença de outras formas mais modernas de abastecimento, surge a possibilidade de transformar esse local em ‘tradicional’. (PINTAUDI, 2006, p. 98)

Este fenômeno acontece em todas as edificações que têm relevância histórica, às vezes até proteção do órgão de patrimônio, e que necessitam criar, novas formas justificar suas existências. O Mercado Público, o cais e a Praça da Alfândega, presentes na paisagem urbana, procuram produzir uma imagem de “tradição”, na qual a comunidade possa simular o comportamento tradicional, no estilo estudado por Hobsbawm e Ranger (1984).

Estratégias de fortalecimento do vínculo Patrimônio *versus* Cidade

Observando a linha do tempo do desenvolvimento das cidades, percebe-se que foram os prédios mais antigos e as condicionantes naturais, que impuseram sua a urbanização. A dinâmica social, porém, indica que é necessário um reconhecimento destes equipamentos pelas cidades, uma vez que agora eles estão fadados ao esquecimento (LEFÉBVRE, 1986). O *case* da mobilidade e desenvolvimento urbano de Porto Alegre, a partir de alguns equipamentos públicos, alicerça-se nesta lógica, que é resgatada para sua preservação.

Por exemplo, é no espaço do Mercado Público, ambiente distante do conforto moderno oferecido por outrosempreendimentos de comércio de alimentos, “o ato de comprar e vender os produtos da terra faz com que as pessoas ‘se sintam’ mais próximas a ela e busquem identificação com o lugar, já que ele permanece naquele sítio há algum tempo” (PINTAUDI, 2006, p. 98). As estratégias para isso, conforme a autora, seriam explorar o apelo comercial e os conceitos de “passado”, na venda, onde a “tradição” é trazida à tona, fazendo com que o costume de passear ao mercado, se transformasse em uma norma, um padrão social, um verdadeiro “gênero de vida” (VARGAS; LINS; ZIMMER, 2018).

A estratégia de vender o produto como “estilo antigo”, conforme Pintaudi (2006, p.98) é uma estratégia adotada mundialmente pelos Mercados Públicos, para concorrer com preço e qualidade de centros comerciais modernos:

O espaço do mercado “flexibiliza-se”, ou seja, esse espaço está sendo invadido por um novo momento da história, mais precisamente aquele em que a sociedade está totalmente submetida ao econômico e imprime uma maior velocidade às vendas. Primeiros símbolos de uma natureza dominada, os mercados se nos afiguram hoje como elementos que nos aproximam dela por intermédio da cultura, através da qual se viabiliza a rentabilidade imediata do capital. Os mercados que deixam de ser funcionais desaparecem da paisagem. Estamos diante do consumo do espaço (PINTAUDI, 2006, p. 98).

Embora o financiamento destes espaços, em geral, seja do Poder Público, existe um movimento das administrações locais de conceder este tipo de espaço à iniciativa privada, como forma de desonerar o orçamento público, uma vez que, estes centros comerciais, cujas relações

internas geralmente se dão por hierarquias familiares, muito dependem de investimentos governamentais para seu custeio (VARGAS; LINS; ZIMMER, 2018).

Observando esta lógica, em 2018, a Prefeitura Municipal de Porto Alegre publicou um Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) para consultar o Setor Privado do interesse em construir uma participação privada no Mercado Público Central. Em geral, a PMI é um instrumento utilizado pelas administrações públicas, para a construção de projetos, de levantamentos e de estudos, propostos por pessoas física ou jurídica e, que buscam a estruturação de empreendimentos, objetos de concessão, Parceria Público-Privada (PPP), e outras modalidades de participação privada no serviço público (PORTO ALEGRE, 2018).

O Procedimento de Manifestação de Interesse foi publicado pelo Edital de PMI Nº 01/2018 SMPE, que objetivou a obtenção de estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica referentes à requalificação, manutenção e operação do Mercado Público Central, trouxe para a discussão do tema agentes privados que têm interesse na concepção de um espaço mais adequado a partir de uma lógica de efficientização técnica e qualificação na gestão, mesmo que isto afronte o paradigma do “estilo antigo”, no conceito de Pintaudi (2006), feito pelas famílias tradicionais das bancas do Mercado Público, herdeiras daquelas estabelecidas no final do século XIX.

A responsabilização pelos sinistros ocorridos no Mercado Público nos últimos anos e seu alto custo de operação alertaram o município em buscar, via PMI, alternativas. E ainda,

[...] sem ignorar a relevância das características deste marco local, foram estabelecidas as seguintes premissas para o referido procedimento:

- Preservação dos equipamentos e das estruturas tombadas;
- Preservação da Identidade Cultural;
- Priorização do Interesse Público e Benefícios à População;
- Cumprimento do Plano de Prevenção Contra Incêndio (PPCI);
- Compatibilidade com as normas e as legislações vigentes;
- Observação das exigências de aprovação do EPAHC e do COMPAHC;
- Continuidade dos contratos de permissão até o término de sua vigência; e
- Impedimento de apresentação de soluções de incentivos fiscais e tributários não previstos na legislação.

Ao final, o Município espera obter sucesso na licitação do projeto resultante dos estudos apresentados, cujo vencedor (Concessionário) irá ressarcir a pessoa que os apresentou, nos parâmetros dispostos no Edital de Chamamento Público sobre o qual versa este Manual (PORTO ALEGRE, 2018, p. 3).

O modelo de discussão feito pelo Município acaba transferindo todo o risco financeiro do estudo ao proponente, uma vez que nem os estudos são remunerados pelo Poder Público, ficando a cargo do futuro concessionário, se houver. A elaboração dos estudos subsidia a discussão com a sociedade para este tipo de gestão compartilhada, entre Poder Público e iniciativa privada. Embora o estudo feito e entregue, em 2019, o Poder Público Municipal, frente à pressão dos

permissionários – muitos deles que utilizam o espaço em contratos definidos como “precários”, ou seja, com prazo de vigência extrapolado – resolveu suspender o processo da PMI, definindo, por enquanto, que os custos de manutenção e operação do Mercado Público Central fiquem à cargo da Prefeitura.

Este mesmo processo de concessão de espaço público aconteceu no cais do porto de Porto Alegre, sob a responsabilidade do Governo Estadual, no ano de 2010. Quase uma década depois do processo finalizado, o empreendimento ainda não iniciou sua operação e, conforme cronograma de projeto, várias pendências burocráticas e demandas judiciais emperraram sua execução, fato que motivou o Governo do Estado a rescindir o contrato de concessão em 2019 (KANNENBERG, 2019).

Dados da Cais Mauá do Brasil S.A., que venceu a concessão do empreendimento em 2010, indicam que poderia haver, até 2035, investimentos privados na ordem de R\$ 500 mi, para qualificação de uma área de aproximadamente 181 mil m², sendo 93 mil m² de área de livre acesso para lazer da população. Ao todo, o projeto da concessão contempla dez praças com mais de 11 mil m², aumentando em cerca de 64% a área verde no centro de Porto Alegre (CAIS MAUÁ, 2015). O faturamento estimado em projeto, conforme dados do processo de concessão, gira na ordem de R\$ 1 bi durante a concessão, gerando uma receita de cerca de R\$ 220 mi em impostos.

Para concretizar a concessão e oportunizar a requalificação do cais do porto, portanto, ocorreu um desvio em sua finalidade, uma vez que estudo de Rios e Moraes (2015) demonstrou ser inviável o espaço servir como porto de cargas operacional. “Além do Cais Mauá já estar legalmente inviabilizado de operar, através da LCM de Porto Alegre nº 638/2010 supramencionada, a SPH, autarquia estadual que o administrava, e o próprio porto de Porto Alegre apresentam inúmeros problemas e fatores que reforçam a impossibilidade do retorno das operações neste cais” (RIOS; MORAES, 2015, p.33), sendo que a alternativa é atualizar suas funções na cidade, servindo como ativos sua localização e os elementos que Pintaudi (2006) traz como vantajosos em equipamentos com características antigas.

Por ter função desconectada da realidade da economia da cidade, o Governo do Estado viu na concessão do cais do porto a oportunidade de reverter o déficit na sua operação como porto de cargas operacional:

Percebe-se que em 2012 o número de cargueiros que operaram no porto de Porto Alegre foi ínfimo, apresentando uma involução no decorrer do período em análise. Este aspecto demonstra que o Estado do Rio Grande do Sul apresenta uma tendência cada vez maior de dependência do Porto de Rio Grande para operações portuárias de grande porte. Tal questão reforça a ideia da quase inexistência do porto de Porto Alegre em termos operacionais. Além do mais, o caráter aleatório destas movimentações proporciona como resultado receitas insuficientes, onerando ainda mais o Estado do Rio Grande do Sul. Neste sentido, em Rios (2012) verifica-se que no período de 2008 a 2011 a SPH

obteve um grau de endividamento médio de 79%, ou seja, para cada R\$ 100,00 gastos pela autarquia, apenas R\$21,00 eram arrecadados pelo próprio ente. Em outras palavras, para cada R\$ 100,00 gastos pela SPH, R\$ 79,00 eram financiados pelo Estado ou Governo Federal. Esta situação financeira ilustra o esgotamento que vive a SPH e, por consequência, o porto de Porto Alegre, sendo que ambos sobrevivem graças às injeções financeiras da Secretaria da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul (SEFAZ/RS) e aos aportes federais, como os recursos da CIDE. (RIOS; MORAES, 2015, p. 34)

Embora o projeto de concessão original não tenha tido êxito, o fato de estancar os investimentos com custeio para manutenção do porto de Porto Alegre, por si só, representa uma economia para o Poder Público (CAIS MAUA, 2015), em um modelo cujo resultado prático – sob a análise da vantajosidade para a administração – somente será corretamente avaliado em uma concessão que funcione a pleno, com os investimentos feitos e todas as áreas exploradas (VARGAS; LINS; ZIMMER, 2018) e a troca de finalidade é fundamental para que o equipamento torne-se viável. Hoje, mesmo com todo imbróglgio burocrático que envolve a área, o Cais Mauá abre suas portas com nova função através do Cais Embarcadero – “projeto paralelo ao da revitalização do Cais Mauá (...) contará com 12 operações de gastronomia, espaços de lazer e um parque voltado ao público infantil” (MILMAN, 2020).

A revitalização de 19 mil metros quadrados, do armazém A-7 até a Usina do Gasômetro, começou em novembro de 2019. O projeto terá validade de cinco anos e será uma espécie de modelo do que o governo do Estado está projetando para as demais áreas do Cais até a Estação Rodoviária de Porto Alegre (FARINA, 2021).

Cabe salientar que recentemente o Banco Nacional de Desenvolvimento Social em parceria com o Governo do Estado e a Prefeitura Municipal de Porto Alegre, lançou novo edital para modelagem da concessão do Cais Mauá, onde as empresas selecionadas para dar continuidade ao processo ofertaram seus serviços por 4,5 milhões de reais (BUBLITZ, 2021).

Ironicamente, mesmo que o argumento para as concessões seja a falta de recursos públicos para os investimentos em obras e custeio, as obras de requalificação urbana de Porto Alegre que mais avançaram foram justamente aquelas aportadas com dinheiro oriundo de financiamento para o governo municipal: o projeto de Revitalização da Usina do Gasômetro e Orla do Guaíba, com a primeira e segunda fases já executadas, teve investimento previsto de US\$ 34,7 mi de recursos do Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) e a adequação dos trechos das ruas Andradas e Uruguai, nas proximidades da Praça da Alfândega, que propõe a reordenação completa das redes de infraestrutura através de galerias de serviço para rede pluvial, esgoto, gás, energia elétrica e redes de concessionárias, com a recuperação do pavimento da superfície, mobiliário urbano e sistema de iluminação, mantendo a condição de trânsito exclusivo de pedestres, mas permitindo a passagem de veículo de serviços, principal gerador dos problemas cotidianos de

manutenção, cujo investimento está orçado em US\$ 3,6 mi, também de recursos da CAF (PORTO ALEGRE, 2016).

Quadro 2 – Programa Orla POA¹ – Projetos e custos (recursos da CAF)

<i>Projeto</i>	<i>Investimento</i>	<i>Status</i>
Parque Urbano Orla do Guaíba - Trecho I	R\$ 72,4 milhões	concluído
Parque Urbano Orla do Guaíba - Trecho II	R\$ 1,47 milhão	edital em elaboração*
Parque Urbano Orla do Guaíba - Trecho III	R\$ 46,2 milhões	80% em mai/2021*
Centro Cultural Usina do Gasômetro	R\$ 11,07 milhões	em andamento*
Quadrilátero Central	R\$ 360 mil	em andamento
Rua dos Andradas e Rua Uruguai	R\$ 117 mil	em andamento
Recuperação Funcional de Pavimentos	R\$ 35,08 milhões	concluído
Recuperação Estrutural de Pavimentos – Projetos	R\$ 1,76 milhão	concluído
Recuperação Estrutural de Pavimentos - Lotes 01 e 02 de Obras	R\$ 26,84 milhões	em contratação
Orçamento Participativo	R\$ 43,94 milhões	em andamento
Centro de Dados e Formação Continuada da Secretaria Da Fazenda	R\$ 30,37 milhões	em andamento

*Atualização quanto ao status dos projetos conforme imprensa local.

Todos estes investimentos parcialmente alteram a função básica destes espaços, uma vez que a Usina do Gasômetro, por exemplo, não tem restabelecida sua atividade primária, tornando-se elemento do cenário do conjunto da Orla do Guaíba, cuja exploração econômica se dá pela função turística.

Antes, ainda, a partir de 2001, o Ministério da Cultura criou o Programa Monumenta, para requalificação de espaços urbanos com valor histórico, que segundo a Prefeitura de Porto Alegre (2010), agrega à execução de restauração arquitetônica de edificações e espaços públicos com o financiamento para qualificação de imóveis privados de valor social e histórico. O Programa Monumenta, além da proposta prática de recuperação física dos espaços, custeava atividades de educação patrimonial e economia da cultura, vinculando a memória social da comunidade e ao desenvolvimento econômico. Todos estes projetos, porém, buscam a manutenção dos espaços como locais públicos, não objetivando seu preparo para outra função que não seja àquelas já consolidadas na dinâmica da cidade.

O financiamento para municípios se dá através do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e Porto Alegre captou R\$ 21 mi, sendo que 30% deste é contrapartida municipal, para execução de obras em 24,5 hectares, que estão distribuídos a partir de dois eixos: um longitudinal e outro transversal ao Rio Guaíba (PORTO ALEGRE, 2010), definidos em razão do tombamento do centro histórico como patrimônio pelo IPHAN, desde 2001.

¹ O Programa ORLA POA tem por objetivo geral contribuir para a revitalização do espaço urbano por meio da recuperação da orla do Lago Guaíba, do Centro Histórico e do sistema viário, bem como a melhoria da gestão fiscal mediante investimentos em tecnologia da informação e comunicação. O programa é financiado pelo Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF). (Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 2021)

Os trechos perfazem áreas da Praça da Matriz, a Rua General Câmara, a Praça da Alfândega e o pórtico do cais do porto, além da rua dos Andradas, e Largo dos Medeiros até a Igreja Nossa Senhora das Dores, incluindo os locais das primeiras urbanizações da capital, a partir do porto.

Conclusão

É sabido que as principais referências de urbanização são os locais de encontros sociais e serviços públicos e comerciais. Na visão de Pintaudi (2006), estes espaços necessitam de constante atualização para que permaneçam preservados na disputa territorial das cidades, cuja relação benefício/custo observa uma lógica prioritariamente econômica. Mesmo que, por vezes desconectada ao vínculo temporal, a dinâmica social indica que é fundamental o reconhecimento destes equipamentos pelas cidades, uma vez que agora eles estão fadados ao esquecimento (LEFÉBVRE, 1986).

O surgimento dos órgãos de defesa do patrimônio cultural, material e imaterial, a partir da criação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em 1937, e o acelerado número de tombamentos em Porto Alegre, com os processos de proteção estaduais, através da Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico do Rio Grande do Sul de 1964 até a fundação do órgão estadual IPHAE e da criação do Conselho Municipal do Patrimônio Histórico Cultural (COMPAHC) em 1976, foram fundamentais para a preservação das edificações, mas também impediu que ocorresse uma flexibilização em suas finalidades e, portanto, por vezes, ocorreu a perda de competitividade na função destes equipamentos, como no caso de Mercado Público (PINTAUDI, 2006), ou ainda a necessidade de altos investimentos do orçamento governamental para o custeio de suas atividades, como no caso do porto de Porto Alegre (RIOS; MORAES, 2015).

A busca de alternativas passa por desonerar o Poder Público dos gastos com a manutenção de prédios e espaços cuja condição de tombamento prejudicam a alteração de uso, ou sua adaptação para novas finalidades, a partir de investimentos e exploração privada, avaliadas como mais adequadas do ponto de vista econômico-financeiro (RIOS; MORAES, 2015), conforme projeto das concessões feitas pelo Governo do Estado do cais de Porto Alegre (PORTO ALEGRE, 2010) e o Procedimento de Manifestação de Interesse que visa conceber uma proposta de parceria com a iniciativa privada no Mercado Público Central (VARGAS; LINS; ZIMMER, 2018).

O modelo tradicional, de investimentos públicos para a requalificação destas áreas também foi proposta (PORTO ALEGRE, 2010), objetivando a apropriação destes espaços pelos usuários, criando um círculo virtuoso em que o aumento de público fortalece a rede de proteção do patrimônio (LEFÉBVRE, 1986). Pela análise do tema, frente às experiências apresentadas de

vínculo entre os patrimônios culturais e Porto Alegre, observa-se que o Poder Público tem buscado alternativas para proteger equipamentos públicos, cuja relevância funcional induziu a urbanização da cidade a partir da segunda metade do século XIX, consolidando-se até hoje, conforme indicado por Souza (2008) no caso das diretrizes do Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamentos de 1914.

As possibilidades passam, inevitavelmente, pela quebra do modelo tradicional, em que o Poder Público faz os investimentos no custeio e nas infraestruturas – como no caso das obras dos Governos de Borges de Medeiros e José Montauray –, optando pela busca de parcerias com o setor privado, seja por meio de concessões, como no caso fracassado do Cais Mauá, por meio de PMI, a exemplo do Mercado Público Central, cujo resultado também foi paralisado, ou ainda pela obtenção de financiamento de linhas do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) no Projeto Monumenta para proprietários de imóveis privados tombados.

Referências

ALVES, A. **A construção do porto de Porto Alegre 1895-1930**: modernidade urbanística como suporte de um projeto de Estado. 2005. 181 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/5135>>. Acesso em: 17 dez. 2018.

BUBLITZ, Juliana. **Melo pede que revitalização do Cais Mauá leve em conta recuperação do Centro, destino do muro e cobertura do trem**. GZH, Porto Alegre, 14 de maio de 2021. Disponível em <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2021/05/melo-pede-que-revitalizacao-do-cais-maua-leve-em-conta-recuperacao-do-centro-destino-do-muro-e-cobertura-do-trem.html>> Acesso em: 17 mai. 2021.

CAIS MAUÁ. **Projeto de requalificação urbana elaborado pela Cais Mauá do Brasil S.A.**, 2015. Disponível em: <<http://vivacaismaua.com.br/apresenta-o-pdf/>> Acesso em: 04 nov. 2018.

FARINA, Jocimar. **Projeto Embarcadero suspende abertura do cais**. GZH, Porto Alegre, 16 de março de 2021. Disponível em <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/jocimar-farina/noticia/2021/03/projeto-embarcadero-suspende-abertura-do-cais-ckmbunyd00040198ll00lhxp.html>> Acesso em: 17 mai. 2021.

FRANCO, S. da C.. **Guia Histórico de Porto Alegre**. Porto Alegre: Editora da Universidade UFRGS/Prefeitura Municipal, 1992.

FRANCO, S. da C.. **Guia Histórico de Porto Alegre**. Porto Alegre: Editora da Universidade UFRGS/Prefeitura Municipal, 1992.

HOBSBAWM, E.; RANGER, T. (orgs.). **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984. Págs. 9-23.

IPHAE. **Bens Tombados – Porto Alegre (RS)**. Disponível em: <<http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosAc&Clr=1>> Acesso em: 22 fev. 2019.

IPHAE. **A lista de bens tombados estaduais**. Disponível em: <http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=DownloadAc&Clr=1> Acesso em: 17 mai. 2021.

IPHAN. **Monumentos e Espaços Públicos Tombados - Porto Alegre (RS)**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1539/>> Acesso em: 22 fev. 2019c.

IPHAN. **Conjuntos Urbanos Tombados: Porto Alegre (RS)**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/394/>> Acesso em: 22 fev. 2019b.

IPHAN. **História - Porto Alegre (RS)**. Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1538/>> Acesso em: 22 fev. 2019a.

KANNENBERG, V. "Queremos que Cais Mauá seja tudo aquilo que possa significar", diz Leite ao anunciar rescisão de contrato. **RS.gov**, 2019. Disponível em: <<https://www.estado.rs.gov.br/queremos-que-cais-maua-seja-tudo-aquilo-que-possa-significar-diz-leite-ao-anunciar-rompimento-de-contrato>>. Acesso em: 30 mai. 2019.

LEFÈBVRE, H. **De lo rural a lo urbano**. 4. ed. Barcelona: Península, 1978.

LEFEBVRE, H. **Le Retour de laDialectique**: 12 motsclefs. Paris: Messidor/Éditions Sociales, 1986.

LEMOS, M. R. **O urbanismo em Porto Alegre no jornal Correio do Povo, durante o Estado Novo**. 2009. 171 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) –Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

MILMAN, Túlio. **Obras do Cais Embarcadero irão recomeçar**. GZH, Porto Alegre, 5 de março 2020. Disponível em <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/tulio-milman/noticia/2019/10/obras-do-cais-embarcadero-irao-recomecar-ck1kzy7gk04wg01r2m3s0aogv.html>> Acesso em: 17 mai. 2021.

MORIN, Edgar. **A religação dos saberes**: o desafio do século XXI. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

PEREIRA, D. C.. Cidade, patrimônio e território: as políticas públicas federais de seleção no Brasil do Século XXI. **Revista CPC**, São Paulo, n. 21, p. 36-70, jan./jul. 2016. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/cpc/article/download/111342/115892/>. Acesso em: 11 fev. 2019.

PINTAUDI, S. M. Os mercados públicos: metamorfoses de um espaço na história urbana. **Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. X, núm. 218, ago. 2006. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-81.htm>>. Acesso em: 16 fev. 2019.

PORTO ALEGRE. **Manual de Procedimento de Manifestação de Interesse do Mercado Público**, 2018. Disponível em: <http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/ppp/usu_doc/manual_pmi_mercado_publico_07062018.pdf> Acesso em: 04 nov. 2018.

PORTO ALEGRE. **Programa Monumenta**, 2010. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smc/default.php?p_secao=226> Acesso em: 04 nov. 2018.

PORTO ALEGRE. **Projeto Orla POA**, 2016. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smgae/default.php?p_secao=68> Acesso em: 17 mai. 2021.

RIOS, C. O.; MORAES, G. I. de. **O Cais Mauá no contexto histórico dos portos hidroviários brasileiros**. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS, 2015. Disponível em: <http://vivacaismaua.com.br/wp-content/uploads/2018/01/O-CAIS-MAU---NO-CONTEXTO-HISTORICO-DOS-PORTOS-HIDROVI--RIOS-BRASILEIROS_v18-06-15.pdf>. Acesso em: 06 fev. 2019.

SOUZA, C. F. de. **Entrevista sobre os 100 anos do Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre**. Jornal do Comércio: 29 dez. 2014. Entrevista concedida a Guilherme Kolling. Disponível em: <<https://www.jornaldocomercio.com/site/noticia.php?codn=183070>>. Acesso em: 11 dez. 2018.

SOUZA, C. F. de. **Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre**: o plano que orientou a modernização da cidade. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008.

SOUZA, C. F. de; MÜLLER, D. M. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: Editora da Universidade UFRGS, 1997.

VARGAS, E. W.; LINS, C. ; ZIMMER, A. **Estudos para requalificação do Mercado Público Central de Porto Alegre**. Porto Alegre: 2018.

VIEIRA FILHO, D. **Ideias e anotações sobre o patrimônio cultural brasileiro**: uma nova abordagem para a construção de redes de patrimônio cultural e para a gestão das cidades históricas brasileiras. Brasília: 2009.

VIEIRA FILHO, D. Textos de trabalho. Brasília, 2011.

WEIMER, G. **Moreira Maciel e seu Plano Geral de Melhoramentos**. Estudos Tecnológicos Unisinos: Arquitetura, São Leopoldo, RS, v. 28, n.1, p. 15-28, 1997.

XAVIER, L. M. F. **Projeto de Restauração do Mercado Público**: PAC Cidades Históricas. Porto Alegre: 2015.