

MANIFESTO MAUA

UMA COSTURA URBANA NO CENTRO DE PORTO ALEGRE

MARIA HELENA CAVALHEIRO | Trabalho Final de Graduação | 2008 2 | Professor Orientador Benamy Turkienicz



Apresentação 2

- Antecedentes 3
- Delimitação da área 6
- Aspectos relativos ao tema 10
- Níveis de desenvolvimento pretendido 12
- Projetos afins 13

Levantamento 19

- Geografia da área de trabalho 20
- Patrimônio e base fundiária 21
- Áreas de estacionamento 22
- Usos no entorno 23
- Usos na área 24
- Armazéns 25
- Projetos para a área 26
- Condicionantes legais 28

Proposta 32

- Ocupação subterrânea 33
- Espaço aberto 34
- Espaço construído 35
- Agentes envolvidos 39
- População 40
- Aspectos temporais e econômicos 41

Portfolio 42

- Histórico escolar 43
- Projeto Arquitetônico 44
- Urbanismo 52

portfolio

proposta

levantamento

apresentação

A configuração do bordo norte do centro histórico de Porto Alegre remonta o povoamento da região. Sendo assim, para entender a importância estratégica da área, é preciso antes examinar o decorrer da formação da cidade. Para uma maior objetividade, adotou-se a divisão corrente da Evolução Urbana de Porto Alegre, dada em 5 períodos.

– Primeiro Período (1680–1772): povoado com função portuária

Marcado chegada dos colonizadores paulistas e lagunistas, e em seguida dos imigrantes açorianos. A instalação na área deveu-se à sua proximidade com o rio, que era o principal meio de deslocamento na época, ocorrendo assim a formação de um povoado com funções primordialmente portuárias.

– Segundo Período (1772 a 1820): atividade portuária em crescimento

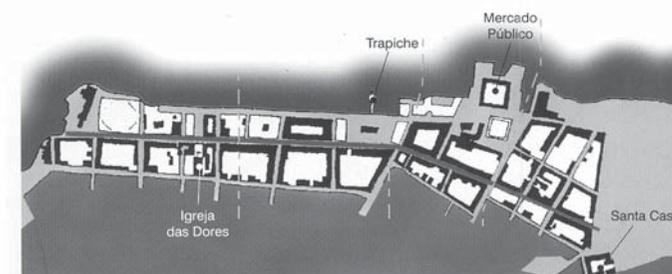
O povoado é promovido à capital da Província de São Pedro, passando a ocorrer uma diversificação das suas funções. A cidade torna-se um pólo portuário, administrativo e militar, sendo a região central a sede de todas as atividades.

– Terceiro Período (1820–1890): relações internacionais - imigração, importações e exportações

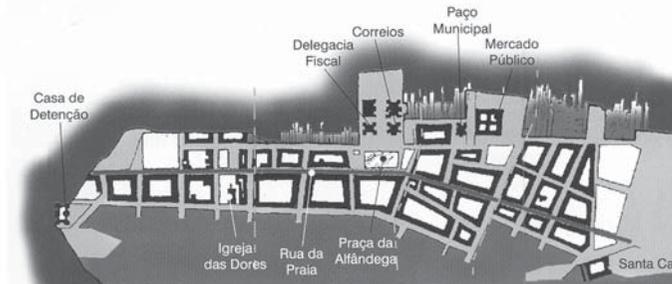
Marcado pela chegada de imigrantes alemães e italianos; o povoado é promovido à cidade (1822), porém seu crescimento é interrompido pela Revolução Farroupilha, que promoveu um duradouro cerco à cidade e conseqüente estagnação econômica e social. Com o fechamento do porto pelos farroupilhas a cidade passa a ser abastecida por terra, reforçando assim a importância dos núcleos secundários - um princípio de expansão urbana. Com o término da guerra, a cidade retoma suas atividades normais e com elas seu crescimento. No porto são realizadas importações e exportações; as funções do centro consolidam-se; a população cresce - de 12 mil habitantes em 1820 para 52 mil em 1890.



1839



1857



1916



1990

antecedentes

a borda norte do centro histórico na evolução urbana de Porto Alegre

– Quarto período (1890 – 1970): Grande obras urbanas

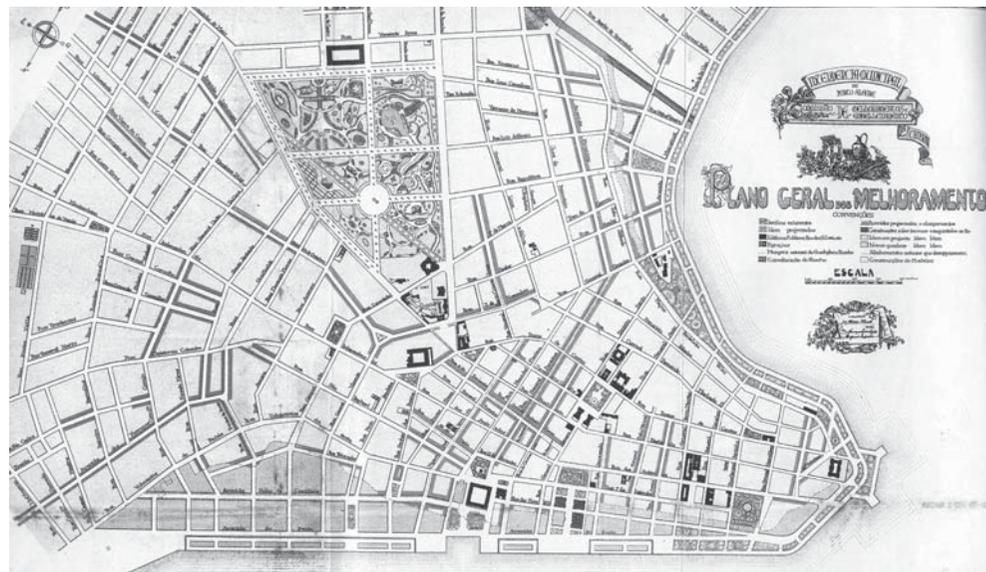
A industrialização da cidade é o fato que determinante, estendendo-se até meados do século 20. O continuado desenvolvimento das atividades industriais alavancou outros setores da economia, e rapidamente a cidade mudou sua morfologia. O crescimento demográfico e o desenvolvimento de novas atividades requereram a expansão da malha urbana. O sistema viário existente torna-se insuficiente para atender os deslocamentos entre o centro e a periferia, impondo a necessidade de ações por parte do poder público.

O Plano de Melhoramentos e a borda norte

O Plano Geral de Melhoramentos (1914) de João Moreira Maciel foi o primeiro de uma série de planos de reestruturação viária da cidade. Propunha grandes obras viárias como solução aos problemas de estruturação urbana, entre elas a criação da Avenida do Porto (atual Avenida Mauá) e do Cais Mauá, ambos em áreas de aterro.

A idéia de Maciel era que a zona comercial da cidade passasse a se concentrar ao longo da Av. Júlio de Castilhos e da Avenida do Porto, expandindo o centro para nordeste e liberando espaço em sua área mais ocupada: “... as duas avenidas em questão [Júlio de Castilhos e Avenida do Porto], além de constituírem o centro comercial do futuro, seriam o ponto chic do smartismo porto-alegrense...”

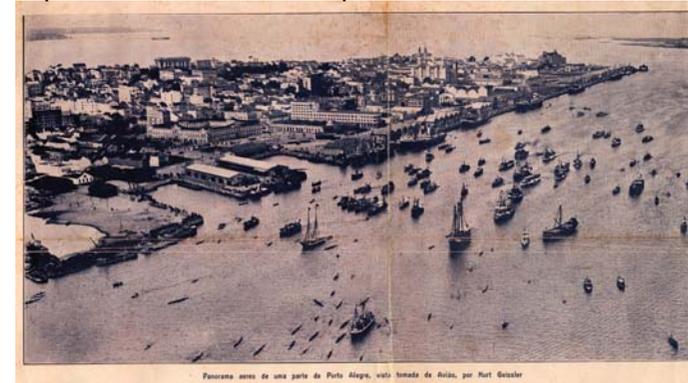
O texto original de Maciel demonstra o grande potencial ocupacional da região. Infelizmente o planejador não pôde prever que, no futuro, o alto tráfego de veículos da avenida Mauá, a construção do Muro de Contenção de Cheias – projetado após a grande enchente de 1941 e construído nos anos 70 – e a desativação do Porto formariam barreiras físicas e simbólicas ao desenvolvimento do setor.



os antigos trapiches



o porto modernizado e operando



Em relação ao Cais Mauá, um dos objetivos de sua construção era inserir na cidade uma nova concepção modernizadora e higienista, baseada numa estética cujo paradigma permeava pelo modelo europeu. Desta forma, o conjunto de aterros, a construção de novas edificações portuárias e a substituição dos inúmeros trapiches particulares por um cais linear passaram a fazer parte de um processo de mudança na fisionomia da capital gaúcha, através de novos padrões de dinamização, higiene e embelezamento.

Os armazéns A1, A2, A3, A4, A5, B1,B2, B3, e o edifício sede do DEPREC (atual SPH), juntamente com o Pórtico Central e armazéns A e B (considerados patrimônio cultural nacional desde 1983) fazem parte de um conjunto que foi sendo estruturado por etapas, a partir da construção do primeiro trecho do cais defronte à Praça da Alfândega (1911/13), do Pórtico Central e armazéns A e B (1919/22), dos demais armazéns(1917/27) e da sede administrativa do DEPREC(1947).

Quinto período (1970 – hoje): metropolização, degradação da área central e desativação do Cais Mauá.

O início do período é marcado pelo fenômeno da metropolização. O constante crescimento da população e das atividades fez com que a malha urbana de Porto Alegre se prolongasse até os limites das cidades vizinhas, formando assim uma teia contínua de urbanidade e criando novos pólos de concentração. O centro sofre conseqüências desses processos, com crescentes problemas de acessibilidade e esvaziamento de suas funções originais.

O Porto, por sua vez, teve o auge da sua atividade na década de 60, entrando em decadência gradual após esse período, em função de mudanças nos paradigmas econômicos e de tecnológicos. A construção do Muro da Mauá, concluída em 1964, acelera o processo de degradação da área, que vai sendo progressivamente desativada até a atual década, quando a atividade mais intensa na área é a Bial do Mercosul, que ocupa, a cada dois anos, a porção final dos armazéns de prefixo A.

a atividade portuária



a enchente de 1941



o cais em festa



delimitação da área

A área da intervenção compreende parte do bordo norte do Centro de Porto Alegre – cercanias da Usina do Gasômetro às proximidades do Mercado Público – compreendendo: setor de armazéns do Cais Mauá; área destinada à Marina Pública de Porto Alegre; setor da avenida Mauá e seus edifícios.

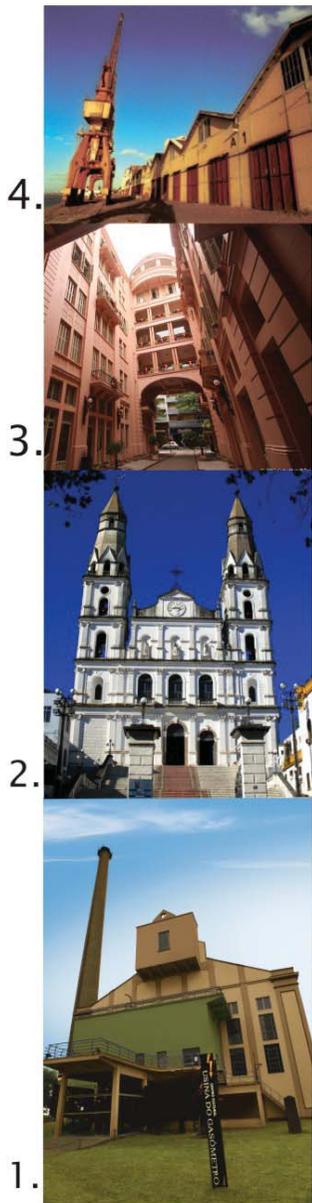
A região escolhida possui um forte caráter simbólico e documental; a formação da cidade remonta a ocupação do território através do rio, sendo a borda norte a principal porta de entrada de imigrantes e mercadorias, ao longo de grande parte da história da cidade. O Cais e a avenida Mauá são símbolos de uma época de pujança econômica e arrojo tecnológico para a cidade de Porto Alegre e, ainda hoje, apesar de parcialmente desativado e bloqueado à visão e ao acesso público, o cais integra o imaginário urbano do portoalegrense.

À parte do seu caráter histórico, o setor é potencialmente o ponto de contato mais direto da cidade com o Lago Guaíba, onde a malha urbana mais se aproxima da água. No entanto, esse contato é bloqueado por uma série de fatores, que vão desde barreiras institucionais – a desativação do Porto, conflitos de interesse político e especulação imobiliária – a barreiras físicas – o Muro da Mauá, a Linha 1 do Trensurb e a própria avenida Mauá. Sendo assim, a proposta busca a re-integração desse fragmento ao espaço e função urbanos, através de uma intervenção que englobe não só o Cais Mauá – palco para diversos concursos de projetos de revitalização – mas também a avenida homônima e sua interface com a urbe, propondo assim uma “costura urbana” entre a área e a cidade.



delimitação da área

contexto regional



portfolio

proposta

levantamento

apresentação

delimitação da área referenciais internos



marina pública



muro



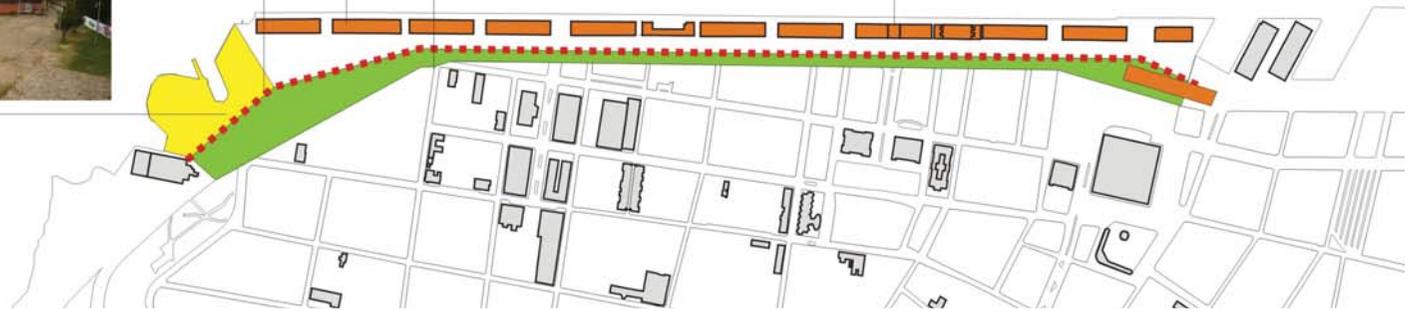
armazéns



avenida mauá

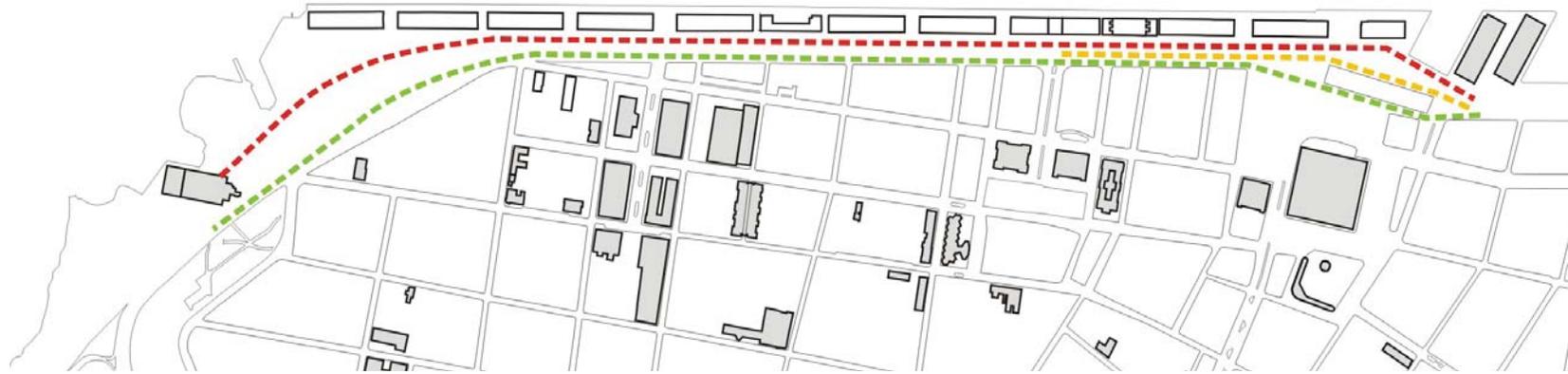


pórtico central



delimitação da área

barreiras e articulações potenciais



- avenida mauá
- linha 1 trensurb
- muro de contenção de cheias



portfolio

proposta

levantamento

apresentação

o contexto

O centro de Porto Alegre – assim como outros centros urbanos do mundo – sofreu ao longo das últimas décadas um processo de mudança de perfil. Área consolidada originalmente como entreposto comercial, sede dos poderes institucionais e área nobre para habitação, teve suas funções e espaço alterados, perdendo muitas de suas qualidades urbanas e conseqüente degradação do espaço aberto e construído, esvaziamento habitacional e sobrecarga do sistema viário, entre outros. Por outro lado, apesar da sua deterioração, o Centro segue sendo símbolo urbano e pólo de atividades: culturais – casas de cultura, museus e edifícios históricos; comerciais – ruas de comércio especializado, comércio popular e cultural; institucionais – sedes dos governos municipais e estaduais e edifícios empresariais.

Atualmente diversos programas públicos então sendo aplicados na região central, como o Monumenta – programa federal focado no restauro do patrimônio edilício dos centros históricos – e o Viva o Centro – programa municipal de revitalização e promoção cultural do centro de Porto Alegre. Além disso, nos últimos meses o governo estadual vem buscando mais uma vez viabilizar a revitalização do Cais Mauá, em um processo que culminou na apresentação – por parte de um consórcio de empresas ligadas à construção civil e planejamento urbano – de um plano de negócios para ocupação da área. O projeto selecionado, assim como em outras edições de concursos para o Cais do Porto, tem sua força motriz em investimentos privados, por exigência no edital do concurso. A presença maciça da iniciativa privada é uma das questões delicadas do processo de revitalização do Cais – uma vez que a orla é um domínio público permanente, e a sua ocupação privada pode gerar segregação social – e junto com conflitos políticos já dificultou a viabilização de propostas anteriores para a área. Sendo assim, a intervenção aqui proposta visa apontar para uma ocupação alternativa às já desenvolvidas para a área, em termos estratégicos, programáticos e espaciais.

a temática

A proposta busca a criação de um “catalisador” para o processo de revitalização do centro de Porto Alegre, através da qualificação do espaço aberto e construído existente no setor e da implantação de atividades complementares às existentes no entorno, tornando assim a área um referencial de qualidade urbana e conseqüente pólo atrator de animação. Pretende-se ainda demonstrar a viabilidade de uma intervenção majoritariamente pública, criando espaços de uso irrestrito da população. A proposta, denominada Parque Linear Mauá, estrutura-se em 2 vetores:

- espaço aberto - criação de um parque urbano, implantado linearmente desde a Ponta do Gasômetro às proximidades do Mercado Público, com áreas de descanso e contemplação, espaços para atividades ao ar livre e manifestações públicas.
- espaço construído existente: reestruturação física dos armazéns do Cais Mauá e da Estação Mercado da Linha 1 do Trensurb, com a implantação de atividades ligadas à educação social, serviços e comércio cultural e de abastecimento;

Para a implantação deste espaço contínuo cidade-rio, serão necessárias remodelações em relação às barreiras físicas que hoje se apresentam: tráfego expresso da avenida Mauá; traçado da linha 1 do do Trensurb, com sua estação terminal localizada próxima ao Mercado Público e sua área de manobra estendendo-se até o Pórtico Central do Cais; muro integrante do sistema de contenção de cheias de Porto Alegre, bloqueio esse presente em toda a extensão da área.

Nesse âmbito, propõe-se as seguintes intervenções:

- rebaixamento das pistas expressas da avenida Mauá, mantendo na superfície apenas vias de acesso e circulação locais, liberando assim a superfície para circulação majoritariamente de pedestres;
- desativação do trecho Aeroporto-Mercado na Linha 1 do Trensurb e implantação da Linha 2, que atende ao trecho desativado (estudo desenvolvido pela Trensurb); essa possibilidade foi considerada em trabalho acadêmico para o Atelier de Projeto Arquitetônico 5 (ver capítulo Portfolio - Estação Multimodal Mercado), e deverá ser utilizado no desenvolvimento da presente proposta;
- solução alternativa ao Muro da Mauá;

A proposta divide-se em dois níveis de desenvolvimento.

Primeiro nível – diretrizes gerais

De caráter urbanístico, consiste na elaboração de um plano geral de intervenção:

- estabelecimento de diretrizes gerais, programáticas e de articulação dos espaços abertos e construídos, relacionados aos usos atuais na área e seu entorno;
- apresentação de alternativa ao sistema de circulação viária e de transportes que afetem a área;
- apresentação de soluções relativas infra-estruturas básicas – água, esgoto, energia elétrica, lógica
- apresentação de alternativa ao atual sistema de contenção de cheias vigente na área;
- descrição detalhada dos mecanismos de implantação e gestão da proposta

Segundo nível – anteprojeto

O segundo nível será o desenvolvimento, a nível de anteprojeto, dos dois temas a seguir:

- Desenho do espaço aberto – Parque Linear Mauá: estabelecimento de um modelo detalhado de intervenção, com zoneamento de usos e articulações com os espaços construídos; tratamento paisagístico; mobiliário urbano;
- Transformação do espaço construído – Complexo dos Armazéns A7 a B3: detalhamento programático dos usos; diretrizes de intervenção, considerando questões programáticas, construtivas e patrimoniais; articulação com os espaços abertos.

Em termos práticos, o trabalho será apresentado da seguinte forma:

Painel intermediário

Primeiro nível – diretrizes gerais

Planta de localização 1/20000
Implantação 1/5000
Cortes 1/500, 1/200, 1/100
Diagramas explicativos 1/500
Memorial Descritivo

Painel final

Primeiro nível – diretrizes gerais

Memorial descritivo
Planta de localização 1/20000
Implantação 1/5000
Cortes 1/500, 1/200, 1/100
Diagramas explicativos 1/500
Memorial descritivo

Segundo nível – anteprojeto

Implantação 1/2500
Planta detalhada 1/1000
Planta de setores 1/500, 1/200, 1/100
Cortes 1/200
Detalhes 1/50, 1/25, 1/10
Maquete 1/2000
Maquete eletrônica
Fotomontagens
Tabela de usos e áreas

Segundo nível – anteprojeto

Memorial descritivo
Implantação 1/2500
Planta detalhada 1/1000
Planta de setores 1/500, 1/200, 1/100
Cortes 1/200
Detalhes 1/50, 1/25, 1/10
Maquete 1/2000
Maquete eletrônica
Fotomontagens
Tabela de usos e áreas

projetos afins

intervenções urbanas e arquitetônicas em cidades brasileiras

Os trabalhos apresentados a seguir foram selecionados por possuírem questões afins ao tema proposto, seja em termos programáticos ou em relação ao seu valor para a cultura urbana. São 5 projetos – todos eles para cidades brasileiras – sendo 4 deles parcial ou totalmente implantados e operando.

Reurbanização do Vale do Anhangabaú

São Paulo-SP (1980-1992)

Arquitetos Jorge Wilhelm, Rosa Kliass e Jamil Kfourri



Projeto de revitalização do coração do centro de São Paulo, com a criação de um parque urbano sobre vias expressas enterradas. A área, em obras por um longo período, é hoje palco para manifestações públicas, descanso e passagem da população.



Desmonte do Minhocão

Projeto para o Prêmio Prestes Maia (2006)

São Paulo–SP

Escritório Experimental de Projetos da FAU–Mackenzie



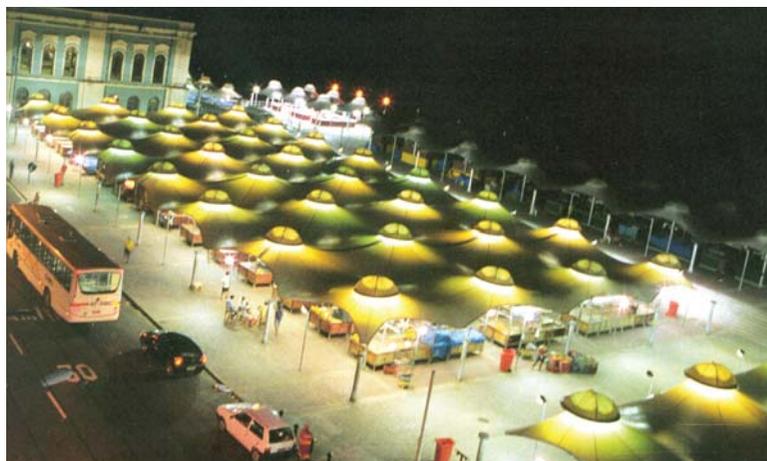
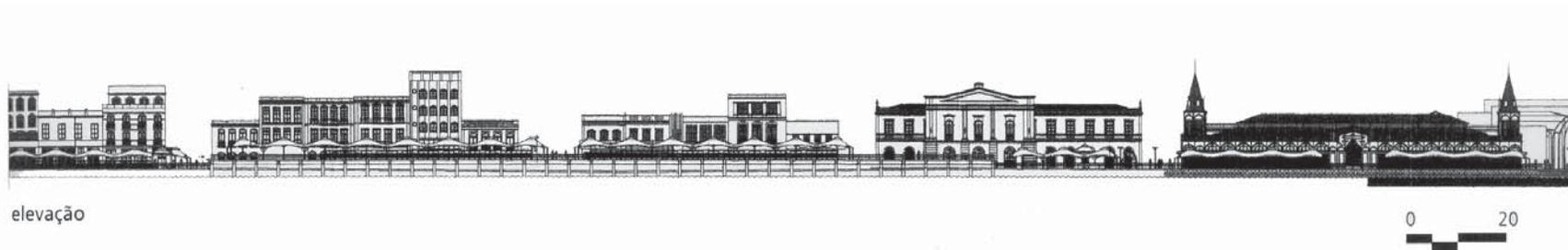
Proposta alternativa ao Elevado Costa e Silva, ligação expressa leste-oeste de São Paulo, mais conhecido como Minhocão. O projeto prevê o desmonte da estrutura – considerada uma cicatriz urbana na cidade – propondo assim resgate das áreas hoje afetadas pela degradação que o elevador produz. A solução para a conexão leste-oeste se daria através de 16,5 km de um terreno ocioso da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), entre os bairros Belém e Lapa.

O custo de implementação é de cerca de 50 milhões para o desmonte e revitalização das áreas afetadas, mais cerca de 600 milhões de reais para a implementação da nova via expressa. Apesar do alto custo previsto, a obra traria benefícios não só às áreas vizinhas ao minhocão, mas também resgataria uma fenda urbana que são os terrenos desativados da CPTM.



Mercado Ver-o-Peso

Projeto Feliz Lusitânia (2000-2004)
Belém-PA
Flávio Ferreira Arquitetura e Urbanismo



Parte integrante do projeto Feliz Lusitânia - revitalização da orla portuária de Belém do Pará - o Complexo Ver-o-Peso tem sua origem no século 17, e desde então é um referencial para a cidade de Belém e para a cultura da região Norte do país.

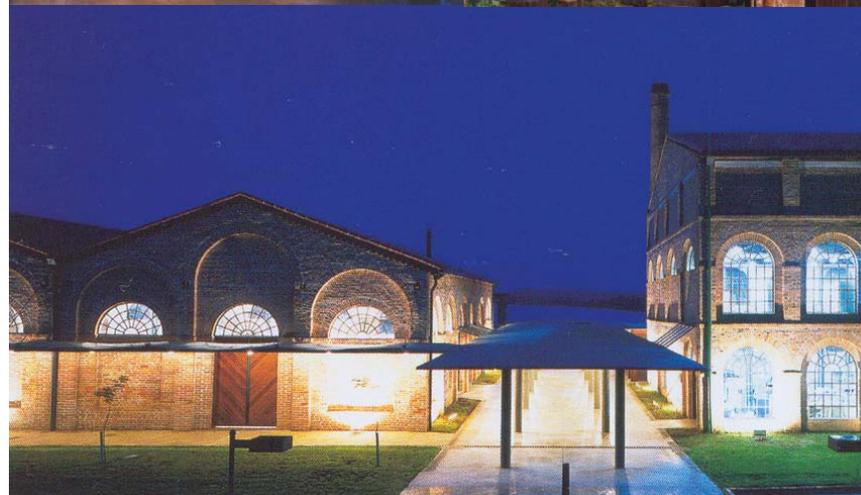
O projeto - apresentado em concurso vencido pelo escritório Flávio Ferreira Arquitetura e Urbanismo em 1998 - previu o restauro das edificações e espaços existentes - Mercados de Carne e Peixe, Solar da Beira, antigo Necrotério na Praça do Açaí e praças do Relógio e Pescadores - e a implantação de mobiliário urbano e novas tendas para os feirantes.

Conjunto KKKK (1996)

Registro-SP

Brasil Arquitetura

Arquitetos Francisco Fanucci e Marcelo Ferraz



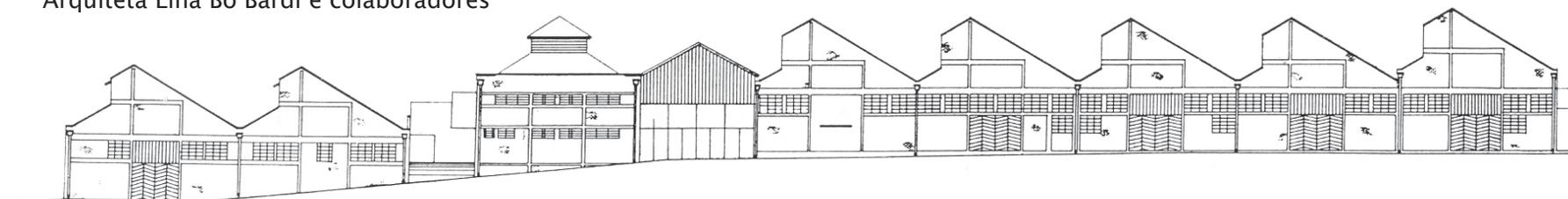
O Complexo KKKK, composto por quatro armazéns idênticos e um edifício de 3 pavimentos, teve como função original ser um entreposto comercial da companhia Ultramarina de Desenvolvimento KKKK, responsável pelas levas de imigrantes japoneses que chegaram ao Brasil há cerca de um século atrás. Os edifícios, há anos abandonados e bastante deteriorados, integraram uma proposta do escritório Brasil Arquitetura para a revitalização da orla da cidade de Registro, em São Paulo.

O programa estabelecido para as edificações compreende um centro de capacitação de professores; áreas de exposição e convivência; um memorial da imigração japonesa; um pequeno teatro, em edifício proposto e construído ao lado das edificações existentes. No seu entorno foram propostas praças com elementos escultóricos, tornando-os referenciais visuais na paisagem.

Sesc Pompéia (1977-1986)

São Paulo-SP

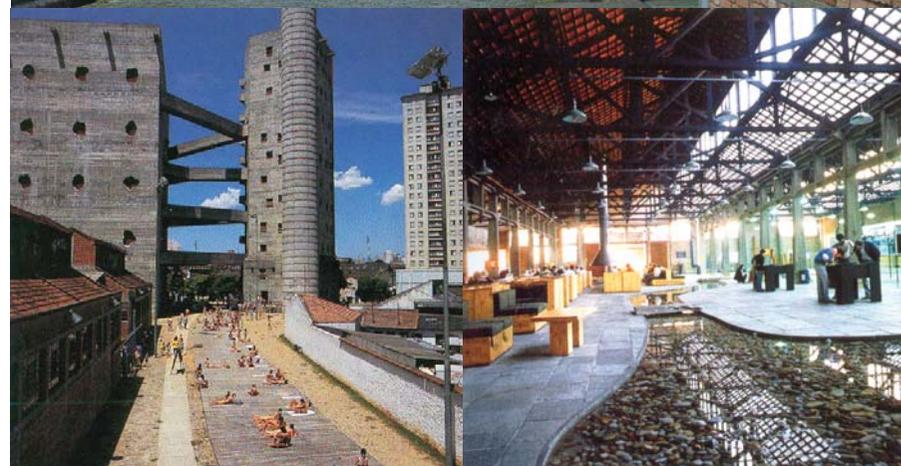
Arquiteta Lina Bo Bardi e colaboradores



ELEVAÇÃO RUA INTERNA



A Fábrica da Pompéia - como é conhecida esta unidade do Sesc - foi implantado onde anteriormente funcionava uma fábrica de tambores do Grupo Matarazzo. Por iniciativa da arquiteta, os antigos galpões da fábrica foram mantidos, tornando-se os principais espaços de atividade do complexo. Neles funcionam: administração; biblioteca; espaço para convivência e exposições; teatro; restaurante; cafeteria; salas multiuso; ateliês para aulas práticas. À parte dos galpões, na face do terreno voltada para a avenida Pompéia - o acesso principal se dá pela rua Clélia - foram edificadas três novos volumes: torre da caixa d'água; edifício com quadras e piscina para prática esportiva; torre de circulação e acesso ao edifício esportivo. Os três volumes, com linguagem ao mesmo tempo bruta e delicada, tornaram-se referência para a região e para o trabalho da arquiteta.



portfolio

proposta

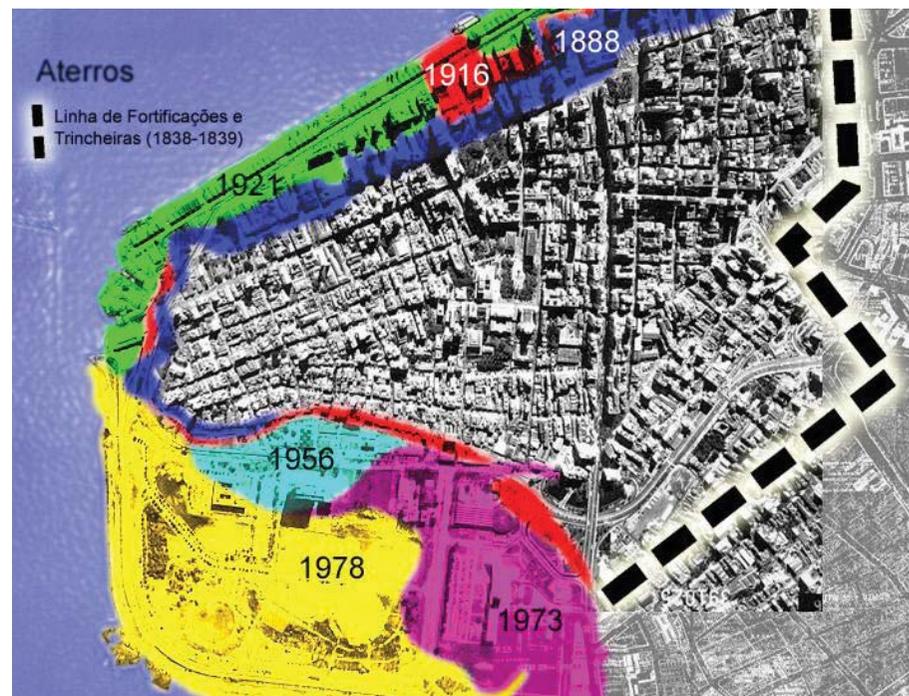
levantamento

apresentação

A área está localizada integralmente em área de aterro, de onde surge a necessidade de atenção especial em relação a movimentos de terra e à possibilidade de inundações. Atualmente a área compreende parte do sistema de contenção de cheias de porto alegre - o conhecido Muro da Mauá. Embora o sistema esteja operando em condições normais - as comportas foram testadas recentemente - o muro coloca-se como uma das barreiras de acesso da cidade ao lago. Sendo assim, é importante analisar outras possibilidades de sistemas de contenção, tão eficientes quanto, mas que eliminem ou ao menos minimizem essa segregação.

Voltada predominantemente para o lago e consequentemente para noroeste, a área recebe insolação intensa. Embora a visual do lago e o pôr-do-sol na área dos armazéns sejam um dos cartões postais da cidade, é necessário considerar a implantação de mecanismos de proteção solar das fachadas das edificações, tanto existentes quanto propostas.

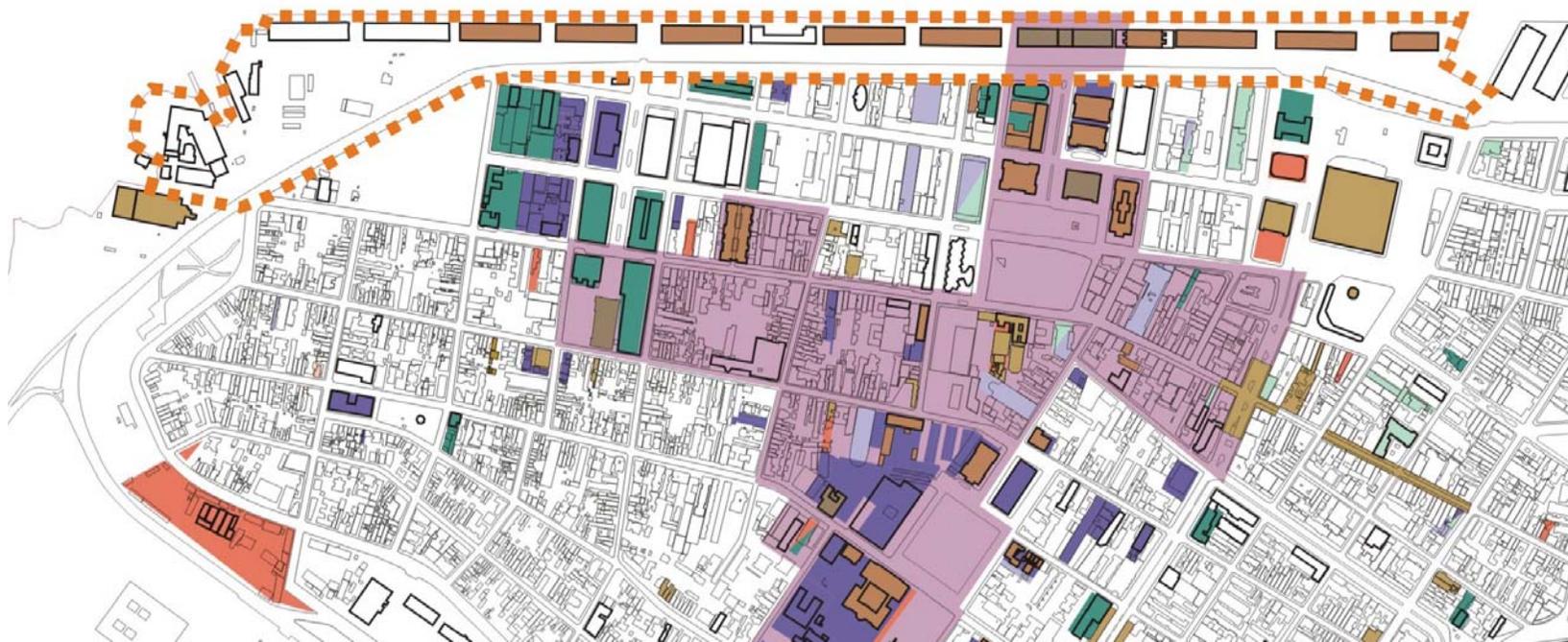
Os ventos dominantes da região de Porto Alegre são, Sudeste no inverno e Nordeste no verão. A área do Cais do Porto é especialmente afetada pelos ventos, devido à sua proximidade com o lago e à sua grande extensão de áreas abertas. Essa questão deve ser considerada no projeto, especialmente em relação à habitabilidade dos espaços.



enchente de 1941

pôr-do-sol





A área do Cais Mauá é de propriedade da união – como todas as áreas costeiras – mas está sob a jurisdição e administração do Estado. A maior parte dos armazéns são tombados a nível estadual ou federal, à exceção do Armazém A7, uma intervenção posterior e com outra tecnologia – concreto armado ao invés de estrutura metálica. O projeto Monumenta abarca apenas uma pequena porção da área, correspondente aos armazéns A e B, e ao Pórtico Central.

Já a avenida Mauá, a outra porção da intervenção, é de domínio público por tratar-se de espaço aberto. A manutenção desses espaços é de responsabilidade do município.

Imóveis Tombados

- IPHAN
- IPHAE
- SMC
- área de abrangência do programa Monumenta

Patrimônio Público

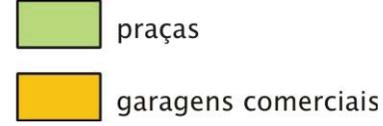
- Parcialmente do Estado
- Propriedade do Estado
- Parcialmente da União
- Propriedade da União
- Parcialmente do Município
- Propriedade do Município

áreas de estacionamento

existentes e potenciais

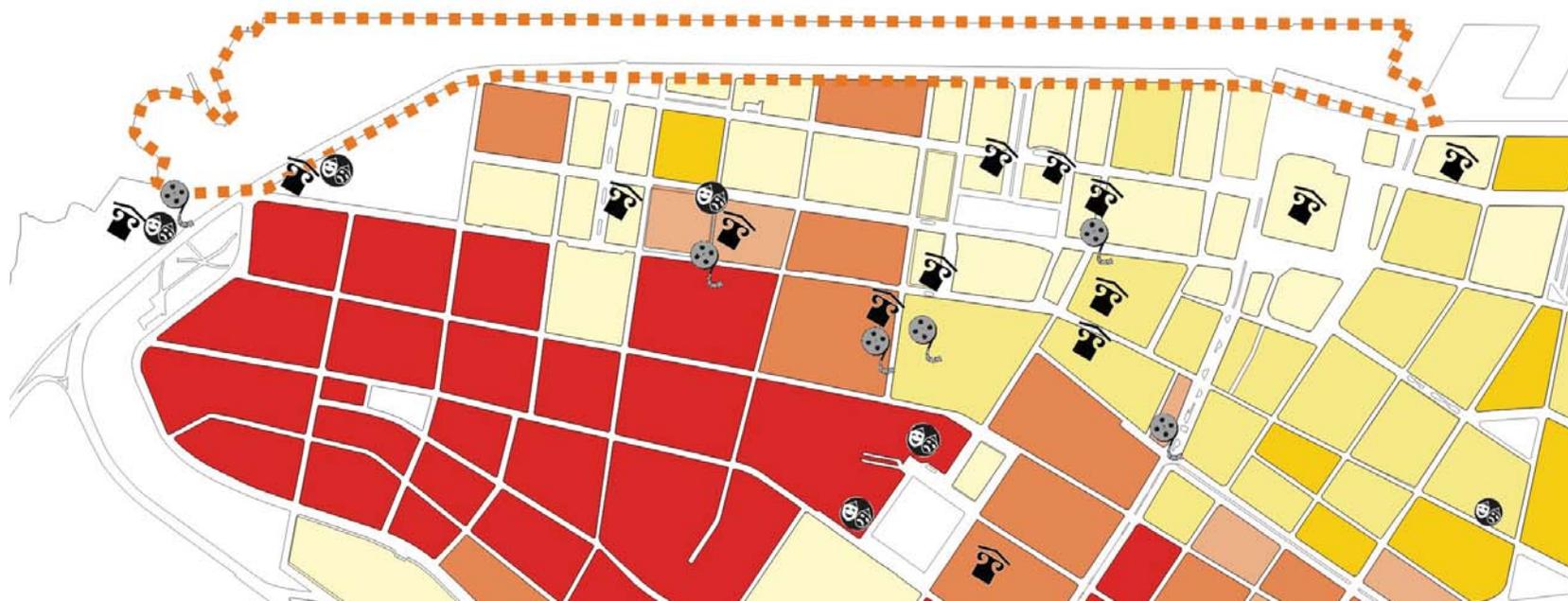


A avenida Mauá é tradicionalmente uma via que abriga edifícios-garagem, muitos deles no entorno imediato á área de intervenção. Esses equipamentos buscam suprir a falta de espaços públicos para estacionamento, áreas estas essenciais às funções do centro. No entanto, a presença de edifícios-garagem ao longo do eixo da Mauá subutiliza um importante potencial ocupacional, não só em termos visuais (vista do lago), mas também se considerarmos o incremento na qualidade da área após um processo de revitalização. Sendo assim, os edifícios-garagem da Mauá poderiam ser substituídos por estacionamentos no subsolo de praças públicas, uso corrente em diversas cidades do mundo.



USOS NO ENTORNO

predominâncias no entorno



Observando o mapa é possível constatar a baixa ou inexistente ocupação residencial do entorno imediato à área de intervenção. As cercanias da área são ocupadas predominantemente por atividades institucionais, permeadas por uma grande oferta cultural. Cabe então ressaltar a potencialidade da intervenção proposta, uma vez que esta pode atuar como um articulador das atividades culturais e sociais existentes no entorno, e conseqüentemente tornar a área mais atrativa à ocupação residencial.

Mapa de Usos: Residencial/Comercial
(proporção entre número de economias residenciais em relação ao número de economias comerciais)



Atividades Culturais

- Museu
- Teatro
- Cinema

usos na área

atividades existentes na área de intervenção



Usos

A serem mantidos:

- Assessoria de Imprensa PMPA

A serem realocados:

- Administração da SPH; refeitório de funcionários;
- ANVISA: deslocamento para área operacional do Cais Marcílio Dias;
- Marina Pública de Porto Alegre - deslocamento para área próxima ao atual Anfiteatro Pôr-do-Sol (em projeto)
- DMLU

A serem desativados:

- Estação Terminal Mercado - substituição pela Estação Mercado da Linha 2 do Trensurb (em projeto)

Relocações internas

- Bienal do Mercosul - redistribuição dos espaços expositivos ao longo dos novos usos propostos;
- MAC PoA (Atual Armazém A6) - instalação no edifício da SPH - ver capítulo Proposta
- Feiras e eventos - a ser relocado para o armazém B1

- Galpões Marina Pública
- Assessoria de Imprensa PMPA
- DMLU Centro
- Bienal do Mercosul - ocupação temporária
- Refeitório funcionários SPH
- desativado/subutilizado
- Pórtico Central - feiras e eventos
- Administração SPH
- ANVISA
- Estação Terminal Mercado - trensub

Edificações

A serem mantidas mediante remodelação:

- Armazéns A7 a B2;
- Estação Mercado;
- Sede da SPH
- Assessoria de imprensa da PMPA:

A serem demolidas

- Instalações da Marina Pública e DMLU;
- Refeitório coletivo
- Anexos nos interstícios dos armazéns

Passíveis de substituição:

- Armazém B3 - previsão de implantação de Terminal Hidroviário, podendo ser utilizada a edificação atual ou proposta integralmente nova.

os armazéns

levantamento básico

A estrutura dos Armazéns A1, A2, A3, A4, A5, B1, B2, B3 é composta por peças metálicas (ferro) rebitadas, produzidas pela empresa francesa Daydée, transportadas de Paris e montadas no local. A vedação da estrutura é feita com alvenaria de tijolos maciços. O vão livre correspondente à dimensão transversal dos prédios é aproximadamente 20 metros e o comprimento varia em torno de 90 metros para cada armazém. A altura atinge entre sete e dez metros, correspondendo a um único pavimento. A cobertura compõe-se de cumeeira e calhas dispostas transversalmente, o que dá a o conjunto um coroamento ritmado e contínuo, devido à modulação da estrutura e à alternância das duas águas do telhado, formando sucessivos frontões.

Como bens integrados à arquitetura das edificações, estão protegidas patrimonialmente as gruas para movimentação de cargas, dispostas em trilhos metálicos na base da estrutura do telhado. Externamente, estão incluídos os guindastes existentes ao longo do cais, bem como toda a pavimentação em granito e os trilhos de circulação do maquinário.

A linha dos armazéns, junto com o pórtico central, tornaram-se elementos essenciais na formação do perfil da cidade, compondo, juntamente com a Usina do Gasômetro, um harmonioso conjunto arquitetônico incorporado na própria imagem da cidade portuária e, ao mesmo tempo, revelando em suas formas, um testemunho da construção histórica de Porto Alegre.

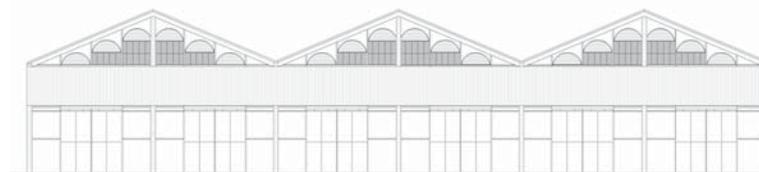
A restauração do complexo Pórtico e Armazéns A e B se iniciou com a obra do Pórtico, marcando a implantação do Projeto Monumenta Porto Alegre, em 2003. O Pórtico, sendo um espaço público coberto, interno ao Cais Mauá, guarda sua característica de portal de acesso ao Guaíba e área de circulação pública, reforçada pelo novo uso a ser conferido aos armazéns lindeiros.



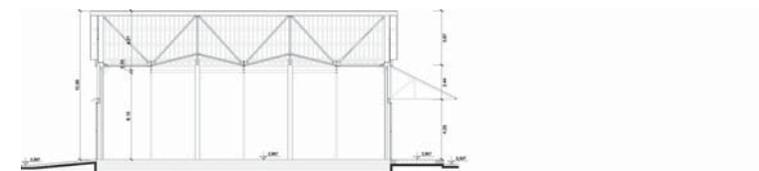
cortes e fachadas do armazém tipo A e B



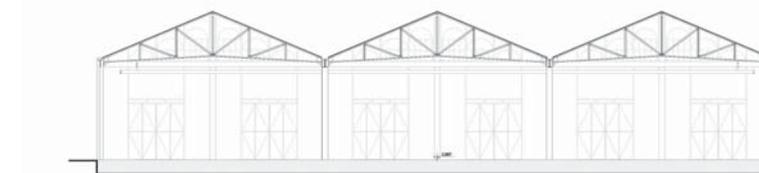
Fachada Noroeste



Fachada Sudeste



Corte AA'



Corte BB'

apresentação

levantamento

proposta

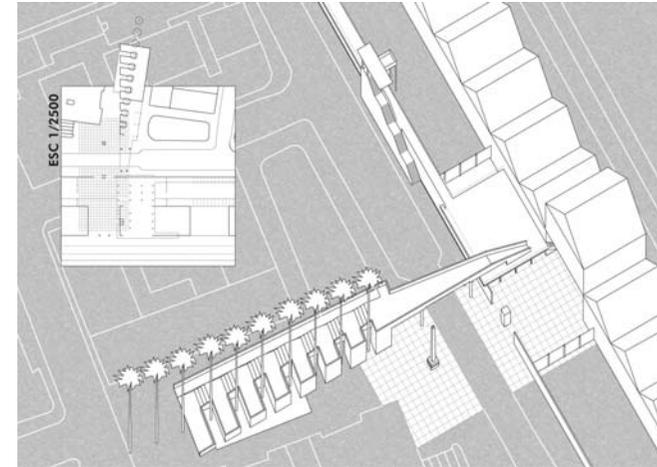
portfolio

projetos para a área

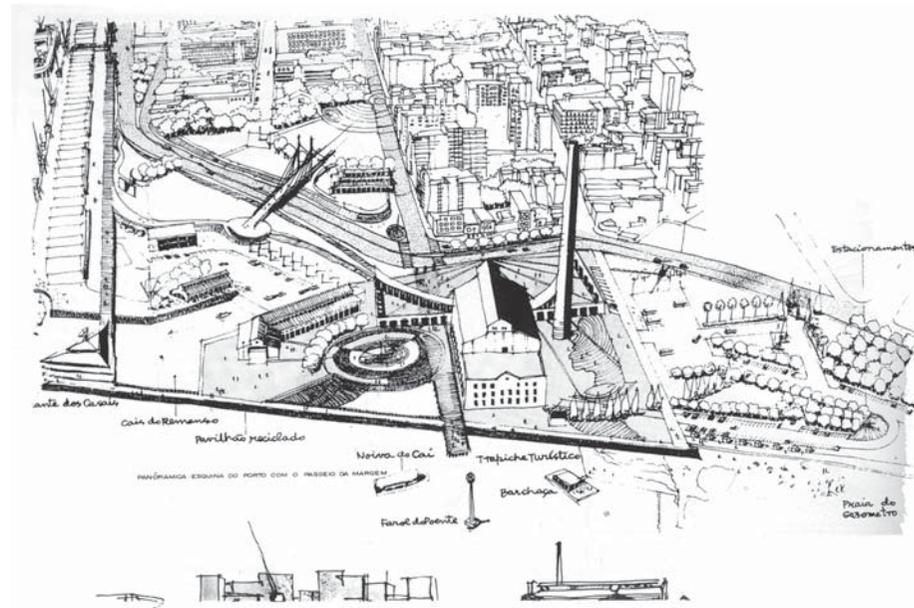
concursos nacionais para revitalização do cais mauá

Na década de 90, após anos de estagnação da área, o poder público reacendeu a discussão sobre a região, promovendo dois concursos de projetos para o Cais. O Concurso Nacional de Idéias Muro da Mauá, primeiro deles (1994) propunha a discussão acerca das possibilidades de intervenção na área sem a retirada do Muro. Os vencedores (Arquitetos Paulo Roberto de Almeida e Eliane Sommer) propuseram uma intervenção conceitual – passarelas-mirante, que cruzariam a avenida Mauá e passariam sobre o muro. Outros projetos, como o dos arquitetos Cláudio Luiz Gomes de Araújo, Moacyr Moojen Marques, José Carlos Marques e Sérgio Moacir Marques, propuseram intervenções de maior porte, com a implantação de novos edifícios e atividades, especialmente para a área de interface dos armazéns com o gasômetro. No entanto, nenhum projeto foi executado, e o mesmo aconteceria com o vencedor do concurso seguinte, o Porto dos Casais (1994), que incluía a área das docas e considerava a possibilidade de substituição do Muro da Mauá. O projeto, coordenado pelo arquiteto Alberto Adomilli, propunha uma ocupação voltada para o turismo, lazer e consumo, com grandes hotéis, shoppings, restaurantes e boates. Previa a ocupação construtiva tanto da área das docas quanto da interface armazéns gasômetro, com programas afins aos citados. Em relação ao Muro, a proposta foi de um sistema móvel de grandes placas de concreto, que poderiam, segundo os projetistas – ser erguidas e fixadas por um único caminhão e em uma única manhã, no caso de risco de cheias.

Setor da proposta vencedora

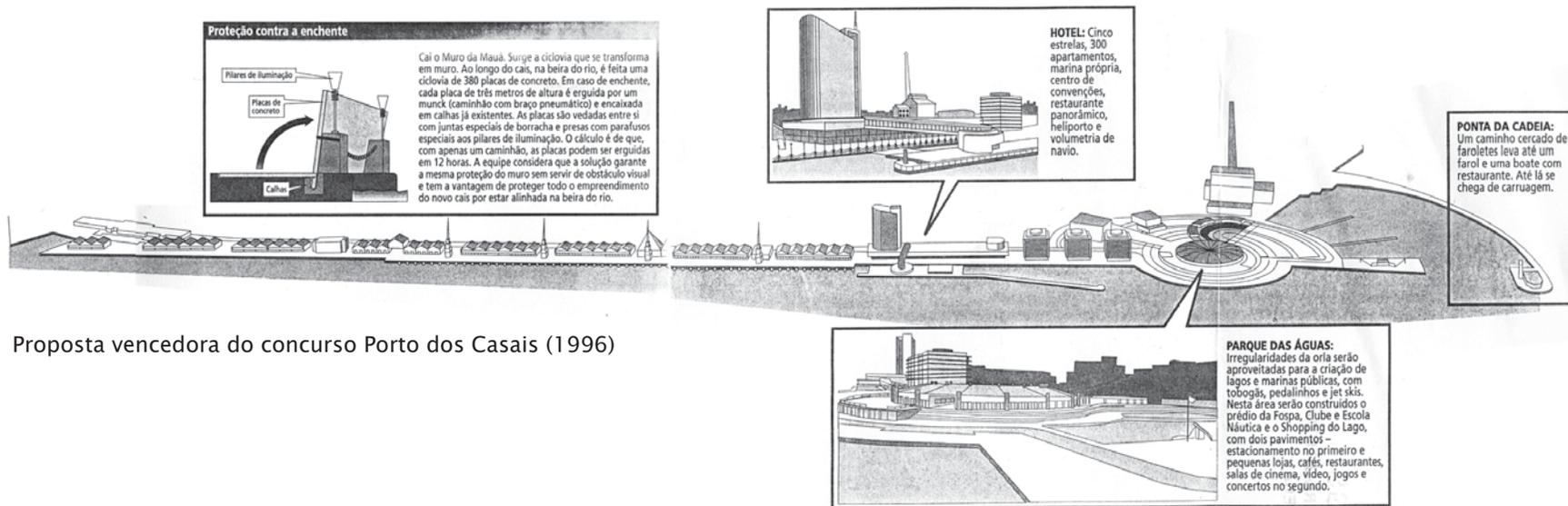


Segundo Lugar do concurso Muro da Mauá – Moojen Marques e associados



projetos para a área

concursos nacionais para revitalização do cais mauá



Proposta vencedora do concurso Porto dos Casais (1996)

Há algumas semanas, mais de 10 anos após a realização do último concurso, o governo estadual divulgou um Plano de Negócios para intervenção na área, desenvolvido por um consórcio coordenado pela empresa M.Stortti. A proposta atende às diretrizes estabelecidas pelo estatuto da CAUGE (ver condicionantes legais), bem como às exigências do governo em termos jurídicos e financeiros. Trata-se de um processo de concessão de uso mediante contrapartida total, ou seja, a iniciativa privada tem o direito pleno de uso da área durante um determinado tempo (30 anos expansíveis em mais 20), desde que arque com os custos totais da obra. A proposta propõe a ocupação – assim como a proposta vencedora de 1996 – edilícia das docas (2 edifícios de escritórios) e interface cais-gasômetro (shopping center e hotel), como forma de viabilizar financeiramente o projeto. Aos armazéns restariam majoritariamente funções como comércio, gastronomia e pequenos escritórios. A proposta prevê ainda o rebaixamento do muro da Mauá em 1,50m, buscando alguma permeabilidade visual, o que vem gerando polêmicas, junto com as discussões sobre a questão da presença massiva da iniciativa privada na área.

Imagens da Proposta Vencedora do concurso atual – ocupação das docas e armazéns



A CAUGE, Comissão de Análise Urbanística e Gerenciamento – composta por representantes dos governos estadual e municipal – definiu no ano de 2006 diretrizes para intervenções na área do Cais Mauá e área adjacente à Usina do Gasômetro, visto que as mesmas encontram-se denominada como Área de Interesse e Regime Especial pelo PDDUA de Porto Alegre. Este documento será adotado como base para as intervenções na área, tendo em suas diretrizes uma linha geral de desenvolvimento da proposta, mas não uma determinação absoluta – ações não-previstas neste estatuto serão devidamente justificadas.

A seguir trechos do documento, enfocando os pontos de maior interesse para a intervenção proposta:

DIRETRIZES GERAIS

– Manter a funcionalidade do atual sistema de proteção contra cheias.

Comentário: Em contrapartida a essas diretrizes, será proposto um novo sistema de contenção de cheias para a área, visando eliminar o bloqueio imposto pelo muro, assim como proteger a linha de armazéns de possíveis enchentes.

DIRETRIZES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

SETOR 1 – área adjacente à Usina do Gasômetro

a) Atividades:

– Recomendadas principais: predominantemente de uso público, como, comerciais, serviços náuticos, culturais, de lazer, garagens e estacionamentos;

– Recomendadas complementares: residenciais, comércio e serviços de apoio às atividades principais;

b) Índice de aproveitamento: 1.0 ;

c) Altura máxima: 7,5m; 14m e livre;

d) Taxa de ocupação: 40%; 50% e 75%;

e) Articulação: Garantir a articulação físico-funcional com o Setor 2 – Armazéns, com a Usina do Gasômetro e com o tecido urbano do entorno;

SETOR 2 – CAIS MAUÁ

ARMAZÉNS

a) Atividades:

– Recomendadas principais: predominantemente de uso público, como, serviços hidroviários e náuticos, culturais e de lazer;

– Recomendadas complementares: comerciais e de serviços de apoio às atividades principais, tais como, restaurantes e embarcadouros;

– Restritas (toleradas): garagens subterrâneas e estacionamento de veículos;

b) Índice de aproveitamento: 1.0;

c) Altura máxima nos interstícios: 7,5m, referenciados ao corpo dos Armazéns, sem ultrapassar a altura da base do oitão;

d) Taxa de ocupação: 40%;

e) Alinhamentos: novas edificações deverão manter o alinhamento dos Armazéns;

f) Articulação: Garantir a articulação físico-funcional com o Setor 1 – Gasômetro, com o Setor 2 – Docas e com o tecido urbano do entorno.

DIRETRIZES DO PATRIMÔNIO CULTURAL

GERAIS

O Projeto de Arquitetura deverá respeitar, especialmente para os bens tombados, os princípios:

– da originalidade e da permanência;

– da harmonia e equilíbrio entre os bens tombados e as novas intervenções;

– da reversibilidade, permitindo o retorno aos valores originais;

– da integração da arte, da arquitetura e da paisagem cultural com a história do espaço e seu entorno;

– da concepção e do planejamento da comunicação visual compatível com os conceitos da preservação do patrimônio cultural.

SETOR 1 – GASÔMETRO

A concepção formal e simbólica do projeto para este Setor deverá considerar a paisagem construída e natural; os valores culturais e imateriais do entorno, em especial a Usina do Gasômetro; os Armazéns; e o Lago Guaíba.

SETOR 2 – CAIS MAUÁ

ARMAZÉNS

Tem como condicionante principal o tombamento de suas edificações e, nesse contexto, deverá observar as seguintes diretrizes:

- a) Tipo de obras permitidas: obras de adequação, ampliação, conservação, consolidação, manutenção, demolição total ou parcial, restauração e edificações novas;
- b) Interstícios: nos espaços entre Armazéns serão admitidos equipamentos e elementos arquitetônicos de conexão, tais como passarelas, escadas, equipamentos e instalações, desde que não ocupem mais da metade do lado menor do Armazém e observem como altura máxima a base dos oitões;
 - Os intervalos entre os Armazéns A e A1; A2 e A3; B2 e B3 poderão ser edificados, em caráter de projeto especial, desde que observem o alinhamento com os Armazéns tombados e a altura das novas edificações não ultrapasse a base dos oitões dos Armazéns, sendo permitido nas edificações efêmeras maior liberdade compositiva;
 - As novas edificações não poderão ocupar mais de 50% do interstício dos Armazéns A e A1 e 75% dos interstícios dos Armazéns A2 e A3; e B2 e B3.
- d) Fachadas: as intervenções deverão preservar a harmonia, o ritmo e equilíbrio na composição das formas geométricas, a observância das cores originais em diálogo com as inovações e acréscimos, mantendo um modelo padrão para o conjunto dos Armazéns;
Fachadas Norte, voltadas para o Lago Guaíba:
 - As obras deverão preservar a estrutura metálica aparente e os portões;
 - Os panos de vedação poderão ser substituídos, desde que seja possível a sua reversibilidade e mantida uma composição, em todo o conjunto dos Armazéns, demodulação de cheios e vazios; e
 - Poderão ser agregados elementos de arquitetura que com-

plementem as funções do espaço, das atividades e usos dos Armazéns.

Fachadas Sul, voltadas para a Av. Mauá:

- As obras deverão preservar e restaurar as coberturas em meia-água, a estrutura metálica e os portões;
 - Os panos de vedação poderão ser substituídos, desde que seja possível a sua reversibilidade e mantida uma composição de modulação de cheios e vazios para todo o conjunto dos Armazéns.
- e) Coberturas: deverá ser mantido o caráter formal das coberturas existentes, observando a modulação original e contemplando a utilização de novas tecnologias de cobertura e de isolamento térmico.
- f) Interiores:
- Deverão ser preservadas as gruas e considerada a possibilidade de serem incorporadas como elementos constitutivos do projeto;
 - Poderão ser propostos mezaninos com independência estrutural até o máximo de 75% da área interna dos Armazéns;
 - As instalações de água, luz, telefonia, ar condicionado e outras, não deverão interferir nos elementos pré-existentes a serem preservados;
 - Os equipamentos de exaustão e torres de arrefecimento deverão ficar aparentes;
 - As aberturas nas alvenarias e os elementos arquitetônicos das esquadrias não poderão alterar a aparência externa das fachadas dos Armazéns;
 - Os revestimentos dos forros das coberturas dos Armazéns não poderão obstruir as visuais das estruturas metálicas, as quais devem permanecer aparentes.

g) Áreas externas não edificadas:

Entre os Armazéns e a Cobertina (murada do cais):

- As intervenções poderão incluir, sempre em caráter reversível, equipamentos de mobiliário urbano e iluminação, toldos, coberturas, marquises metálicas, treliças, decks de madeira e palcos;
- Deverá ser observada a pavimentação tombada de paralelepípedos de granito e valorizada mediante regularização das superfícies e das juntas, intercalando passeios que garantam a acessibilidade universal, com reutilização dos mesmos em ar-

- ranjos com material contemporâneo compatível;
- Os guindastes deverão ser preservados e valorizados, integrando-os na concepção do projeto de arquitetura paisagística do conjunto;
 - Os trilhos deverão ser mantidos integrados com a pavimentação e os guindastes ao paisagismo do Cais. Seu sistema de fixação (dormentes), quando necessário, deverá ser substituído, admitida a utilização de novas tecnologias;
 - O transporte coletivo local (6.1.b) poderá considerar o reaproveitamento dos trilhos;
 - Os cabeços fixados na Cobertina deverão ser mantidos e restaurados os que se encontravam variados;
 - Os elementos arquitetônicos de proteção como grades, guarda-corpos, telas, etc, não poderão interferir nas visuais dos conjuntos edificados e da paisagem, dando ênfase à segurança e à transparência;
 - As estruturas e elementos arquitetônicos do sistema de iluminação pública não devem ofuscar a visualidade da paisagem e dos transeuntes, incluindo a iluminação cênica dos Armazéns; e
 - As redes elétricas, de telefonia, de lógica, deverão ser subterrâneas.
- Entre os Armazéns e o Muro:
- As intervenções poderão incluir, sempre em caráter reversível, estacionamentos, garagens subterrâneas, equipamentos e elementos de mobiliário urbano e iluminação;
 - Deverá ser observada a pavimentação tombada de paralelepípedos de granito e valorizada mediante regularização das superfícies e das juntas, intercalando passeios que garantam a acessibilidade universal, com reutilização dos mesmos em arranjos com material contemporâneo compatível;
 - Os trilhos deverão ser mantidos integrados à pavimentação e ao paisagismo local. Seu sistema de fixação (dormentes), quando necessário, deverá ser substituído, admitida a utilização de novas tecnologias; e
 - O transporte coletivo local poderá considerar o reaproveitamento dos trilhos.
- h) Pórtico Central:
- Somente poderá sofrer intervenções de restauração e o seu entorno deverá ser adequado para que receba o devido destaque em harmonia e equilíbrio ao conjunto tombado e às novas intervenções;

- Os Armazéns A e B (lindeiros ao Pórtico Central) deverão ser utilizados, predominantemente, para atividades culturais que acentuem as primitivas funções de acesso à Cidade e o valorizem como Monumento Federal.

- i) Superintendência de Portos e Hidrovias: o prédio que, atualmente, abriga a sede administrativa da Superintendência de Portos e Hidrovias deverá ser restaurado com reutilização de uso, admitindo-se a adequação arquitetônica interna às novas atividades.

MOBILIDADE URBANA

GERAIS

- Deverá ser efetuado estudo da macro e micro acessibilidades à área do Projeto Cais Mauá, conforme o roteiro do DENATRAN. O estudo será realizado considerando acessos independentes para o Setor 1 – Gasômetro, Setor 2 – Cais Mauá, Armazéns e Docas, em razão da linearidade e da especificidade de cada área;
- Considerar a implantação de modalidade de transporte coletivo local, preferencialmente de tecnologia avançada e que permita, ao longo do trajeto, a visualização da paisagem;
- Atender a legislação de acessibilidade universal (NBR-9050/04);
- Prever acesso e locais para as operações de carga e descarga.

SETOR 1 – GASÔMETRO

- Prever acesso, embarque/desembarque para ônibus;

SETOR 2 – CAIS MAUÁ

- Considerar a hipótese de implantação de garagem subterrânea sob a faixa compreendida entre os Armazéns e o muro de proteção contra as cheias;

ARMAZÉNS

- Reservar o acesso frente ao Pórtico Central do Cais Mauá, no eixo da Av. Sepúlveda, para uso preferencial de pedestres;
- Estudar a possibilidade de rebaixamento de duas faixas de circulação da Av. Mauá frente ao Pórtico Central;

- Prever acesso, embarque/desembarque para ônibus.

DIRETRIZES DE INFRA-ESTRUTURA

GERAIS

- Definir Sistemas de galerias que concentrem as diferentes redes, instalações e acessos para serviços de manutenção; e
- Prever nos Armazéns espaço para a instalação dos centros de distribuição, preferencialmente nos interstícios.

ABASTECIMENTO DE ÁGUA

- O abastecimento de água da área de abrangência do projeto é feito pelo subsistema Gravidade Moinhos de Vento, que faz parte do sistema Moinhos de Vento;
- Para atendimento da demanda do projeto, deverá ser executado um reforço de rede, por conta do empreendedor, a partir da adutora DN 400 FºFº existente na Av. Voluntários da Pátria esquina com Rua Garibaldi até a adutora DE 400 PEAD, a ser implantada pelo DMAE, junto ao cais, próximo ao prédio sede da SPH;
- A partir da adutora citada no item anterior deverão ser previstas as redes distribuidoras, em toda a extensão da via, para atendimento da demanda futura, levando-se em consideração o consumo a ser atendido;

ESGOTO SANITÁRIO

- O esgotamento sanitário da área de abrangência do projeto está inserido no Sistema Ponta da Cadeia com previsão de tratamento para a Estação Serraria, conforme previsto no Plano Diretor de Esgotos Sanitários de Porto Alegre;
- Os efluentes deste empreendimento deverão ser coletados em rede tipo separador absoluto e conduzidos ao Coletor Tronco existente na Av. Mauá;

ESGOTO PLUVIAL

O Sistema de Proteção contra Cheias é composto por estações de bombeamento e por diques de terra e de concreto (muro da Av. Mauá), que têm seu coroamento na cota 5,13 m. A região do cais do porto, onde será implantado o empreendimento, encontra-se, em média, na cota 2,50 m, caracterizando-se, portanto, como uma zona com restrições à ocupação.

No caso do empreendimento, deverão ser respeitados os seguintes condicionantes:

- o acesso ao empreendimento poderá se dar através dos portões já existentes no muro. A liberação para o alargamento de tais portões e/ou para a abertura de novos vãos ficará condicionada à elaboração de um estudo que comprove que não ocorrerá aumento do risco de falha do sistema de proteção como um todo, em função de tais intervenções;

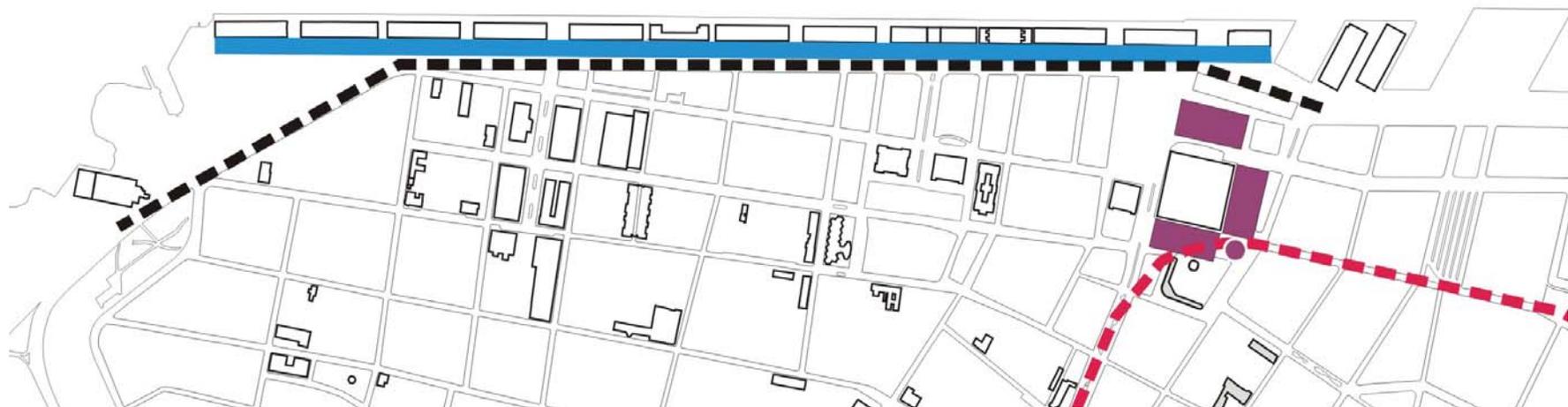
A drenagem dos prédios deverá ser ligada nas redes pluviais públicas existentes e/ou projetadas;

portfolio

proposta

levantamento

apresentação



- área passível de ocupação com estacionamento subterrâneo
- Terminal Multimodal Mercado
- Trecho Subterrâneo - pista expressas Mauá
- Traçado Previsto - Linha 2 Trensurb

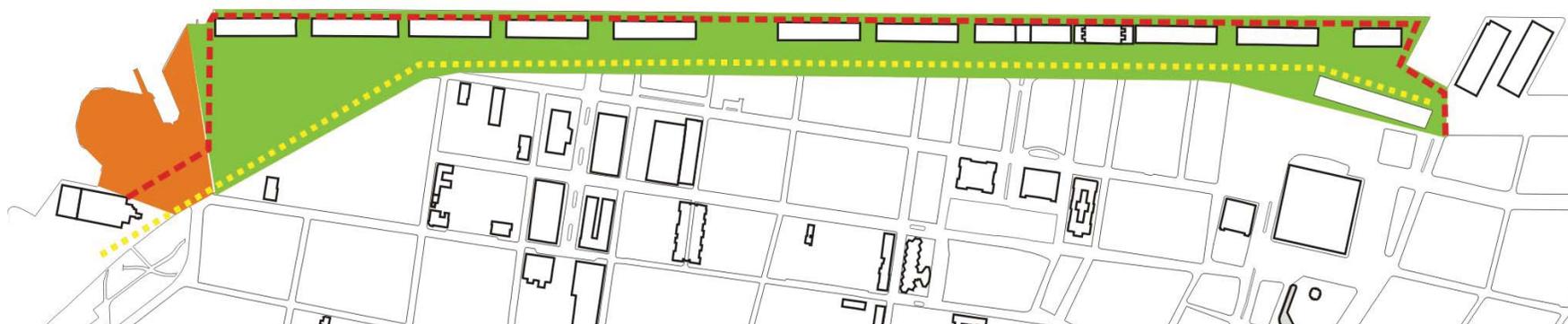
A proposta prevê a implantação de atividades no subsolo da área. Por tratar-se de uma área de aterros, aspectos técnicos que viabilizem a proposta deverão ser averiguados. Os usos propostos são:

Trecho da Avenida Mauá - buscando a criação do parque linear, permitindo o acesso direto da cidade ao rio, bem como a articulação dos pontos de interesse do entorno, propõe-se o enterramento das pistas expressas da avenida Mauá, desde as proximidades da Estação Mercado até a Usina do Gasômetro, numa extensão de aproximadamente 1,7km. A dimensão exata da obra, bem como o sistema de conexão com vias arteriais do entorno será averiguada e apresentada no Painel Intermediário.

Estacionamentos subterrâneos - propõe-se a ocupação da estreita faixa de terra entre os armazéns e as vias enterradas da Mauá, com uma área de aproximadamente 32 mil m² (cerca de 640 vagas, considerando-se uma área computável de 50m²/automóvel). O dimensionamento do espaço será determinado a partir da análise real das demandas por estacionamento na área, e será

apresentada no Painel Intermediário. A proposta recomenda ainda que os subsolos de praças e largos do entorno sejam ocupados com estacionamentos, liberando assim a superfície e os edifícios-garagem implantados na Mauá. Esse dado constará no plano de diretrizes gerais da intervenção.

Estação Multimodal Mercado - está prevista a integração da proposta desenvolvida no atelier de Projeto Arquitetônico 5, para a área do Mercado Público. O terminal inclui: estação da Linha 2; estacionamento para automóveis; Terminal de ônibus; Centro Popular de Compras. Com a reestruturação do sistema de transportes da cidade (implantação da Linha 2, revisão do sistema de ônibus), este espaço será um importante articulador da Mobilidade Urbana da área. A necessidade de adaptações neste projeto para adequá-lo à proposta atual será avaliada e apresentada no Painel Intermediário.



Praça do Gasômetro – espaço de articulação da linha de armazéns com a Usina do gasômetro. Propõe-se a criação de um espaço aberto comum, unindo os dois pólos citados. Como proposta de ocupação, estão previstos a implantação de um pequeno anfiteatro para apresentações ao ar livre, bem como trapiches – para ancoragem de pequenas embarcações e uso da população – remetendo à antiga configuração da orla norte. A Marina Pública deverá ser realocada para área próxima à Avenida Ipiranga, conforme projeto da Prefeitura Municipal.

Parque Linear Mauá– vias de tráfego local – automóveis e transporte coletivo – na superfície; transporte linear de baixa velocidade – propõe-se a utilização do aeromóvel em superfície, possibilidade a ser averiguada tecnicamente; sistema móvel de contenção de cheias, também a ser averiguado tecnicamente; espaços de permanência; equipamentos de lazer; tratamento paisagístico das interfaces com o lago e com a ocupação urbana; mobiliário e sinalização.

- Parque Linear Mauá
- Praça do Gasômetro
- Transporte Linear de superfície (aeromóvel)
- traçado do sistema móvel de contenção de cheias



A proposta busca o aproveitamento das pré-existências da área, realizando reestruturações físicas quando necessário, o que será avaliado quando da definição precisa dos programas.

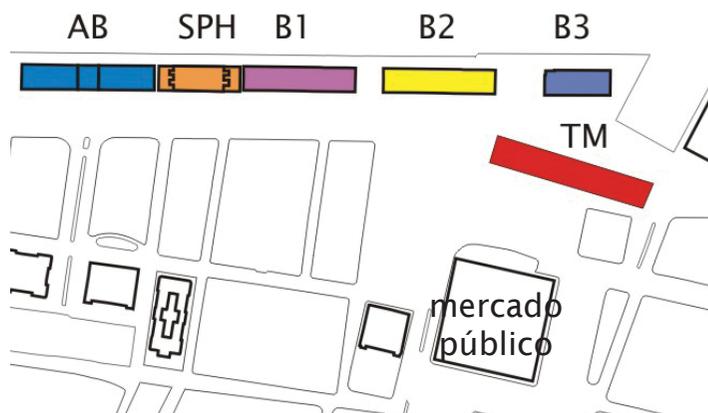
Abaixo segue uma descrição em linhas gerais das atividades propostas para a área. A descrição detalhada dos programas, dimensionamento preciso dos espaços e atividades de suporte será apresentada no painel intermediário.

Área construída disponível para ocupação:

- Armazéns A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, B1 e B2: área útil de aproximadamente 1.800 m² cada, expansíveis em mais 50% no caso da construção de mezaninos.
- Armazéns A e B (pórtico central) e B3: área útil de cerca de mil m² cada, também expansíveis em mais 50%.
- Sede da SPH (Superintendência de Portos e Hidrovias) - 5mil m²
- Estação Mercado (Trensurb): 3mil m² de área útil, considerando o espaço de passagem dos trens;

total - cerca de 26.000 m², expansíveis para aproximadamente 34.300 m²

Nas proximidades do Mercado Público, área de intensa circulação de pessoas, propõe-se a implantação de atividades ligadas a comércio de abastecimento e serviços.



B3 – Terminal hidroviário

Edifício integrante do projeto proposto pelo Governo Estadual e Metroplan, que prevê a implantação de transporte hidroviário conectando Porto Alegre a Guaíba. O Terminal deverá ser necessariamente implantado na área onde localiza-se o armazém B3, podendo ser utilizada a estrutura existente ou proposto um novo edifício. Atualmente este é o tema que vem sendo desenvolvido no Atelier de Projeto Arquitetônico 5.

Terminal Mercado Feira de Hortifrutigranjeiros



Com a desativação da Linha 1 do Trensurb, a Estação Mercado se tornará ociosa. Visando o aproveitamento da estrutura edilícia existente, prevê-se ali instalação de um mercado de hortifrutigranjeiros, substituindo o existente ao lado no Terminal Parobé, que será retirado dali em função da implantação da do terminal Multimodal Mercado - ver Portfolio - Projeto Arquitetônico 5. Além disso, a função proposta remete à ocupação anterior à Estação Mercado: o Mercado Livre, entreposto comercial demolido na década de 60.

B2 – Feiras temporárias

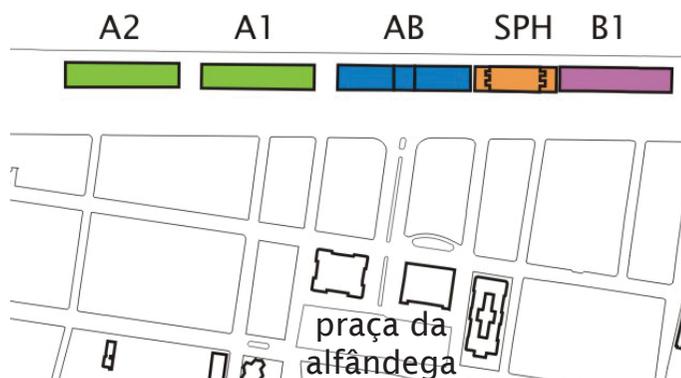
Espaço para feiras temporárias e temáticas - especialmente as ligadas à culturas locais - que hoje ocorrem nos Armazéns A e B (Pórtico Central)

B1 – Restaurante Popular Ministério do Desenvolvimento Social

Restaurantes Populares são Unidades de Alimentação e Nutrição destinadas ao preparo e à comercialização de refeições saudáveis, oferecidas a preços acessíveis à população, localizadas preferencialmente em grandes centros urbanos de cidades com mais de 100 mil habitantes.

O MDS apóia a instalação de Restaurantes Populares através do financiamento de projetos de construção, reforma e adaptação de instalações prediais, aquisição de equipamentos permanentes, móveis e utensílios novos. Atualmente Há atualmente uma unidade operando no Centro de Porto Alegre, próxima à estação rodoviária, ao lado do complexo viário da Conceição.

Já na área próxima à Praça da Alfândega, estão previstas atividades voltadas à formação cultural, complementando as atividades já existentes no entorno – MARGS, Santander Cultural e Memorial do Rio Grande do Sul – e formando assim um pólo consolidado.



SPH – MAC POA

Atualmente parte o Edifício sede da SPH, assim como os armazéns de prefixo C, abrigam funções operacionais do Cais Marcílio Dias. Já existe um projeto em desenvolvimento, que prevê a construção de novos edifícios na área portuária ativa, deslocando assim as atividades atuais da área, e disponibilizando o edifício da SPH para uma nova ocupação. A atividade proposta para este prédio é a implantação do MAC (Museu de Arte Contemporânea), que tem seu acervo atual distribuído de forma precária entre o 6. andar da Casa de Cultura Mário Quintana, e o Armazém A6 do Cais do Porto. A instalação do MAC neste edifício reforça a vocação cultural do setor – presença do Santander Cultural, MARGS e Memorial do Rio Grande do Sul nas proximidades – além de possibilitar a consolidação do MAC como Museu de referência.



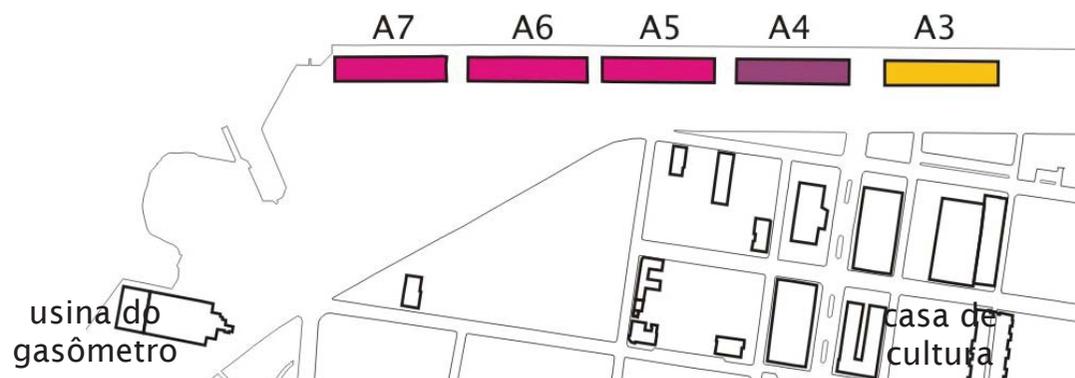
A e B – Centro da Cidadania

Os armazéns A e B, que junto com o Pórtico Central configuram a entrada simbólica da cidade, serão ocupados com um programa híbrido. Em um dos armazéns, pretende-se a instalação do Memorial da Imigração, voltado ao resgate da cultura dos colonizadores da cidade, bem como da história da atividade portuária. No outro armazém, propõe-se a instalação de um centro de Referência Turística, onde serão disponibilizadas informações e eventos referentes aos atrativos locais e regionais.

A1 e A2 – Biblioteca Estadual Acervo contemporâneo

Com as obras de restauro do edifício da Biblioteca Estadual, o seu acervo contemporâneo – setor de empréstimos – foi temporariamente realocado para a Casa de Cultura, onde encontra-se indisponível para público por falta de espaço físico. Propõe-se assim a instalação de uma unidade da Biblioteca em dois dos armazéns, compreendendo espaços de acervo, leitura e convivência.

O trecho final dos armazéns, próximo à área predominantemente residencial e a equipamentos de lazer, educação e cultura popular – Casa de Cultura Mário Quintana e Usina do Gasômetro – é voltada para atividades de lazer e educação social.



A3
Centro de Formação Continuada de Gestores – UFRGS

Espaço gerido pela universidade Federal do Rio Grande do Sul, e destinado a capacitação de professores das redes públicas de educação básica.

A4
Ponto de Cultura – Ministério da Cultura

Espaço para desenvolvimento e manifestações da subculturas urbanas do centro de Porto Alegre.

Informações obtidas no site do Ministério da Cultura: “... Ponto de Cultura é a ação prioritária do Programa Cultura Viva e articula todas as demais ações do Programa Cultura Viva. Iniciativas desenvolvidas pela so-

cidade civil, que firmaram convênio com o Ministério da Cultura (MinC), por meio de seleção por editais públicos, tornam-se Ponto de Cultura e ficam responsáveis por articular e impulsionar as ações que já existem nas comunidades...”

“...quando firmado o convênio com o MinC, o Ponto de Cultura recebe a quantia de R\$ 185 mil (cento e oitenta e cinco mil reais), divididos em cinco parcelas semestrais, para investir conforme projeto apresentado...”

A5, A6 e A7 – Sesc Senac

Unidade híbrida e complementar às unidades existentes no Centro, oferecendo atividades de lazer e capacitação profissional.

agentes envolvidos

A intervenção envolverá distintos setores das esferas pública (órgãos federais, estaduais e municipais) e privada (empresas, fundações, ONGs, associações) o que reforça a necessidade de criação de um órgão gestor autônomo, com representações de cada setor envolvido. A descrição detalhada dos agentes envolvidos se dará ao longo do processo de projeto, sendo a listagem completa apresentada no painel intermediário.

A área busca atender diretamente a população residente do Centro de Porto Alegre, bem como as cerca de 500 mil pessoas que circulam diariamente pela região. Além disso, devido ao seu posicionamento estratégico e potencial turístico, pode-se considerar que a área será freqüentemente utilizada também pela população residente no restante da cidade e na região metropolitana. As atividades propostas para a área têm como premissa atender a maior diversidade possível de faixas etárias e perfil de usuários, vista a heterogeneidade da população residente e usuários do centro.

A taxa de crescimento populacional negativa reforça a necessidade de um incremento nas ações de revitalização da área central, buscando o aumento da ocupação habitacional da área. De certa forma, um empreendimento como a revitalização da borda norte poderá atuar como um pólo atrator para esse tipo de ocupação.

Dados do Centro de Porto Alegre

fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre

- mais de 500 mil pessoas circulando por dia
- destino de 295 linhas de ônibus, totalizando 10 mil viagens por dia
- população: 36862 habitantes
- densidade: 162 habitantes/há (3. bairro mais denso da cidade)
- renda média por responsável pelo domicílio: R\$ 1932,37

Deslocamento dos usuários ao Centro:

- trabalho: 55%
- lazer: 13,95%
- compras: 12,21%
- serviços: 8,48%
- residência: 7,88%
- estudos: 2,42%

Idade

- até 04 anos: 4%
- de 05 a 15 anos: 9%
- de 16 a 29 anos: 26%
- de 30 a 59 anos: 42%
- de 60 a 80 anos ou mais: 19%

Escolaridade

- analfabetos: 0,30%
- ensino fundamental incompleto: 8,30%
- ensino fundamental completo: 8,30%
- ensino médio incompleto: 7%
- ensino médio completo: 41%
- ensino superior incompleto: 13%
- ensino superior completo: 15%
- pós-graduação: 2,30%

aspectos temporais

etapas e horizonte de implantação

Em relação às etapas de implementação da proposta:

- 1 – criação de comitê gestor para a área, com representações de todos os setores envolvidos;
- 2 – captação de recursos
- 3 – implantação das obras de infra-estrutura básica, sistema viário e de transportes
- 4 – implantação dos espaços abertos – praça de articulação co gasômetro e parque linear
- 5 – implantação dos espaços construídos existentes;
- 6 – manutenção física e institucional das áreas.

Por tratar-se de uma intervenção em grande escala e complexidade – especialmente em relação à questões de mobilidade urbana – o horizonte temporal de implantação completa pode tornar-se bastante extenso. Nesse sentido, a Copa do Mundo de 2014 – evento programado para ocorrer em diversas capitais do Brasil, incluindo Porto Alegre – pode ser um fator decisivo na aceleração do processo, em função das exigências do Comitê Organizador do evento em relação à qualidade urbana das cidades-sede.

aspectos econômicos

fontes de financiamento e viabilidade da proposta

O investimento financeiro para a obra será majoritariamente público, tanto pela extensão dos espaços abertos e públicos, quanto pelo caráter das atividades a serem implantadas nas edificações existentes. As esferas municipal, estadual e federal deverão realizar investimentos, e é provável a necessidade de fomento internacional para complementar o montante necessário. Além do investimento direto, deverão ser aplicados programas de incentivo fiscal para os possíveis investidores privados, baseados em premissas como o Estatuto da Cidade e a LIC (Lei de Incentivo à Cultura)

Em relação a investimentos privados, esses se darão basicamente de duas formas: diretamente, com a aquisição dos lotes e construção de novos edifícios nos lotes disponíveis ao longo da avenida Mauá; indiretamente, para o fomento às intervenções arquitetônicas do Complexo dos Armazéns, através dos programas de incentivo fiscal citados acima.

A estratégia de investimentos e incentivo fiscal será detalhada juntamente com o Plano de Gestão, no Painel Intermediário.

Apesar do alto custo de implantação da proposta – o custo do rebaixamento do trensub, por exemplo, está orçado em cerca de 180 milhões de reais por quilômetro – em especial das primeiras etapas – infra-estrutura e mobilidade – a intervenção mostra-se viável quando analisadas as relações de custo-benefício. A revitalização da área portuária de porto alegre, com a implantação de um espaço público e de acesso irrestrito, causará grande impacto social e econômico, não só para o entorno próximo quanto para a cidade – um projeto de referência como este aumenta significativamente a visibilidade da cidade.



MARIA HELENA CAVALHEIRO 119462

Vínculo Atual

Habilitação: **ARQUITETURA E URBANISMO**

Currículo: **ARQUITETURA E URBANISMO**

Lista das atividades de ensino cursadas pelo aluno na UFRGS.

HISTÓRICO ESCOLAR

Ano Semestre	Atividade de Ensino	Turma	Conceito	Situação	Ano Semestre	Atividade de Ensino	Turma	Conceito
2008/2	TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO (ARQ01021)	U	-	Matriculado	2004/2	URBANISMO I (ARQ02002)	C	B
2008/1	CLIMATIZAÇÃO ARTIFICIAL - ARQUITETURA (ENG03016)	U	A	Aprovado	2004/1	ANÁLISE DOS SISTEMAS ESTRUTURAIS (ENG01129)	U	B
2008/1	ECONOMIA DA CONSTRUÇÃO - ESPECIFICAÇÕES E CUSTOS (ARQ01019)	U	B	Aprovado	2004/1	DESENHO ARQUITETÔNICO III (ARQ03014)	B	B
2008/1	PROJETO ARQUITETÔNICO VII (ARQ01020)	B	B	Aprovado	2004/1	ESTUDO DA VEGETAÇÃO (BIO02224)	U	A
2008/1	TÉCNICAS RETROSPECTIVAS (ARQ01018)	U	B	Aprovado	2004/1	PROJETO ARQUITETÔNICO III (ARQ01009)	D	A
2008/1	TÓPICOS ESPECIAIS EM PROJETO ARQUITETÔNICO II-B (ARQ01031)	A	B	Aprovado	2004/1	TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO B (ENG01172)	U	B
2008/1	URBANISMO IV (ARQ02006)	A	B	Aprovado	2004/1	TEORIAS SOBRE O ESPAÇO URBANO (ARQ02001)	A	A
2007/2	ESTÁGIO SUPERVISIONADO EM OBRA II (ARQ01015)	B	C	Aprovado	2003/2	EVOLUÇÃO URBANA (ARQ02201)	A	A
2007/2	LEGISLAÇÃO E EXERCÍCIO PROFISSIONAL NA ARQUITETURA (ARQ01017)	U	A	Aprovado	2003/2	INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS PREDIAIS (IPH02217)	A	B
2007/2	PROJETO ARQUITETÔNICO VI (ARQ01016)	A	B	Aprovado	2003/2	PROJETO ARQUITETÔNICO II (ARQ01008)	A	B
2007/2	URBANISMO III (ARQ02004)	B	B	Aprovado	2003/2	RESISTÊNCIA DOS MATERIAIS PARA ARQUITETOS (ENG01169)	U	B
2007/1	ACÚSTICA APLICADA (ENG03015)	A	A	Aprovado	2003/2	TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO A (ENG01171)	U	A
2007/1	ESTÁGIO SUPERVISIONADO EM OBRA I (ARQ01014)	B	B	Aprovado	2003/1	ARQUITETURA NO BRASIL (ARQ01005)	U	A
2007/1	ESTRUTURAS DE AÇO E DE MADEIRA A (ENG01173)	U	B	Aprovado	2003/1	DESENHO ARQUITETÔNICO II (ARQ03012)	A	A
2007/1	FOTOGRAFIA APLICADA À ARQUITETURA (ARQ03018)	A	B	Aprovado	2003/1	HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE III (ARQ01004)	B	A
2007/1	PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANA (ARQ02005)	B	C	Aprovado	2003/1	INFORMÁTICA APLICADA À ARQUITETURA II (ARQ03013)	A	C
2006/2	INSTALAÇÕES ELÉTRICAS PREDIAIS A (ENG04482)	U	B	Aprovado	2003/1	MECÂNICA PARA ARQUITETOS (ENG01139)	U	C
2006/2	MORFOLOGIA E INFRAESTRUTURA URBANA (ARQ02213)	A	A	Aprovado	2003/1	PROJETO ARQUITETÔNICO I (ARQ01007)	A	A
2006/2	URBANISMO II (ARQ02003)	A	B	Aprovado	2003/1	TEORIA E ESTÉTICA DA ARQUITETURA I (ARQ01006)	B	B
2006/1	ESTÁGIO SUPERVISIONADO EM OBRA I (ARQ01014)	A	-	Afastado	2002/2	CÁLCULO E GEOMETRIA ANALÍTICA PARA ARQUITETOS (MAT01339)	U	C
2006/1	ESTRUTURAS DE AÇO E DE MADEIRA A (ENG01173)	U	-	Afastado	2002/2	DESENHO ARQUITETÔNICO I (ARQ03009)	A	B
2006/1	FOTOGRAFIA APLICADA À ARQUITETURA (ARQ03018)	A	-	Afastado	2002/2	HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE II (ARQ01003)	A	B
2006/1	INSTALAÇÕES ELÉTRICAS PREDIAIS A (ENG04482)	U	-	Afastado	2002/2	INFORMÁTICA APLICADA À ARQUITETURA I (ARQ03010)	B	A
2006/1	MORFOLOGIA E INFRAESTRUTURA URBANA (ARQ02213)	B	-	Afastado	2002/2	INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO II (ARQ03011)	B	A
2005/2	ESTRUTURA DE CONCRETO ARMADO B (ENG01175)	U	C	Aprovado	2002/2	LINGUAGENS GRÁFICAS II (ARQ03008)	A	A
2005/2	PROJETO ARQUITETÔNICO V (ARQ01013)	A	C	Aprovado	2002/2	PRÁTICAS SOCIAIS NA ARQUITETURA E NO URBANISMO (ARQ02020)	A	A
2005/2	TEORIA E ESTÉTICA DA ARQUITETURA II (ARQ01012)	A	A	Aprovado	2002/1	GEOMETRIA DESCRITIVA APLICADA À ARQUITETURA (ARQ03004)	B	A
2005/1	ESTRUTURA DE CONCRETO ARMADO A (ENG01174)	U	C	Aprovado	2002/1	HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE I (ARQ01001)	B	A
2005/1	HABITABILIDADE DAS EDIFICAÇÕES (ARQ01010)	U	C	Aprovado	2002/1	INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO I (ARQ03007)	B	A
2004/2	ESTABILIDADE DAS EDIFICAÇÕES (ENG01170)	U	B	Aprovado	2002/1	LINGUAGENS GRÁFICAS I (ARQ03003)	B	A
2004/2	PROJETO ARQUITETÔNICO IV (ARQ01011)	E	C	Aprovado	2002/1	MAQUETES (ARQ03005)	B	A
2004/2	TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO C (ENG01176)	U	B	Aprovado	2002/1	TÉCNICAS DE REPRESENTAÇÃO ARQUITETÔNICA (ARQ03006)	B	A

projeto arquitetônico

Tema
Centro Comunitário no bairro Vila Jardim

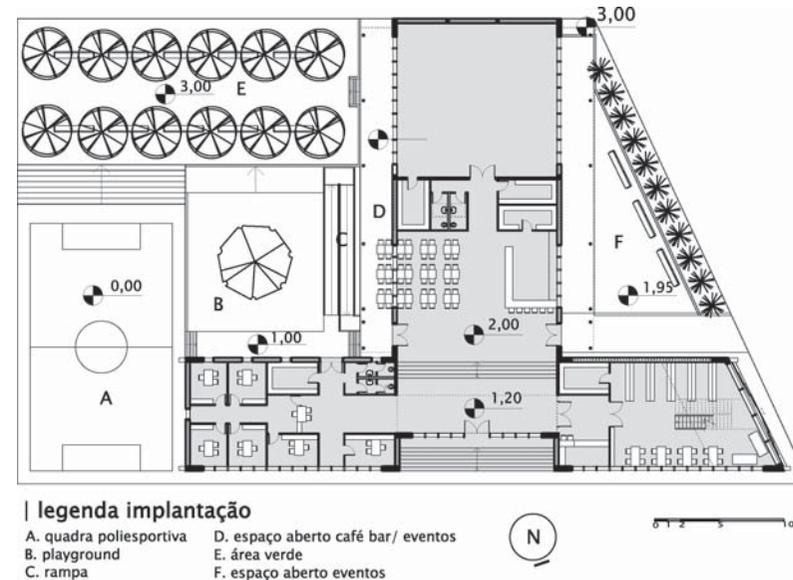
Questões abordadas
Topografia; programa; dimensionamento de áreas; acessibilidade universal; sistema construtivo.

Proposta
O edifício foi implantado com duas de suas faces voltadas para as ruas (terreno de esquina), configurando espaços abertos temáticos no interior do lote. Estes por suas vez foram distribuídos em níveis, seguindo as curvas de nível do terreno.

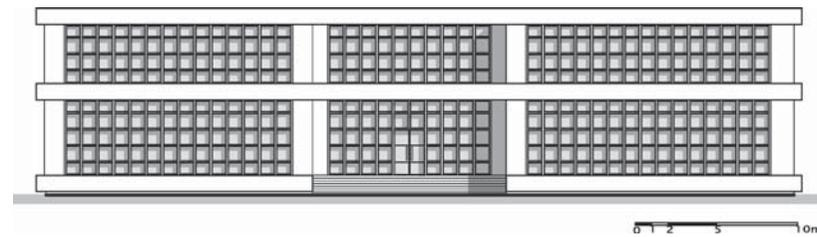
O programa do edifício compreende as seguintes atividades: auditório/sala multiuso; bar-café com área aberta e coberta; biblioteca com acervo e sala de leitura; salas de atendimento comunitário; sanitários.

O sistema construtivo adotado foi o de estrutura em concreto armado (lajes nervuradas), vedação em blocos cerâmicos rebocados e pintados e esquadrias em alumínio anodizado.

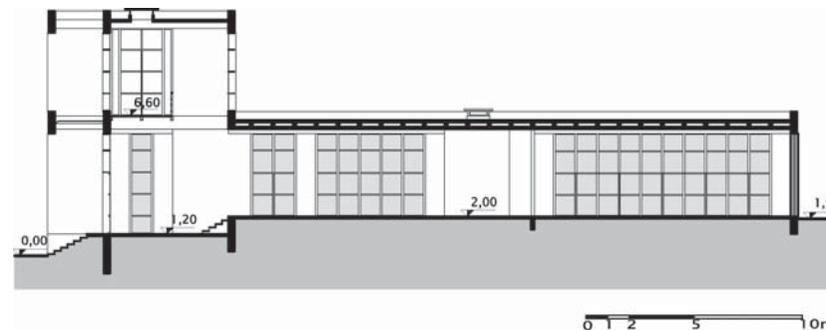
implantação



fachada norte



corte norte-sul



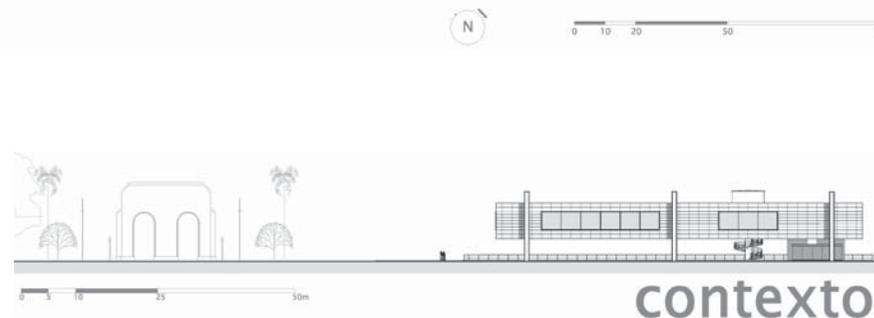
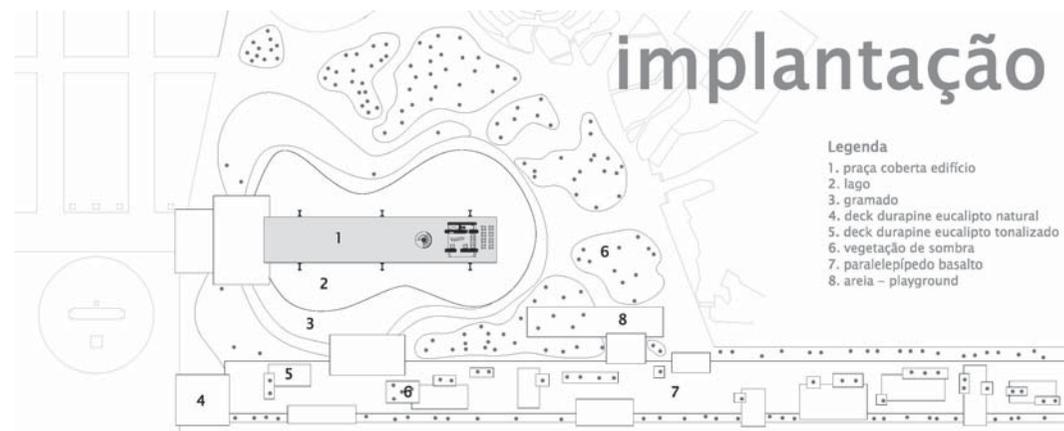
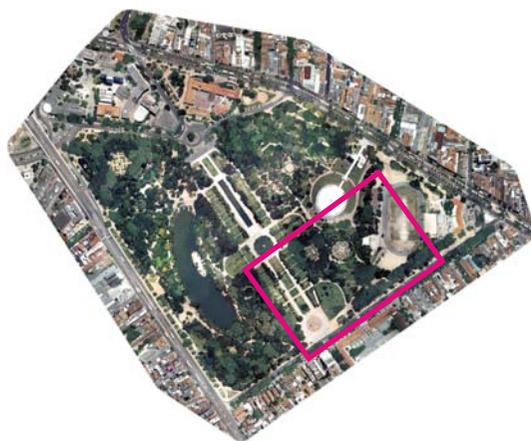
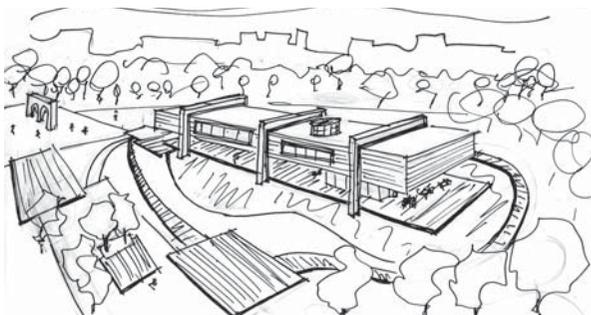
Tema
Pavilhão de Exposições no Parque Farroupilha

Questões abordadas
Implantação; forma; detalhamento construtivo.

Proposta
O projeto situa-se em uma área próxima ao Monumento aos Expedicionários – pré-existência do parque. Ao longo do eixo da rua José Bonifácio foram criados recantos de estar e contemplação, com tratamento de piso e vegetação. Já na área de implantação do edifício é proposto um lago, devido ao caráter alagável do terreno.

Em relação do pavilhão – implantado em meio ao lago já citado – trata-se e uma barra suspensa por três grandes pórticos, conformando um espaço aberto e coberto sob o prédio. O acesso ao pavimento superior se dá por uma escada helicoidal e por elevadores de apoio.

A estrutura do edifício é composta majoritariamente por perfis compostos (tipo I) em aço corten, com duas grandes barras em concreto armado fazendo a estabilização lateral da estrutura porticada. A madeira é utilizada na vedação das paredes (chapas de compensado naval) e no deck da praça.



projeto arquitetônico 3

2004 1 | Profs. Benamy Turkienicz e Fernanda Drebes

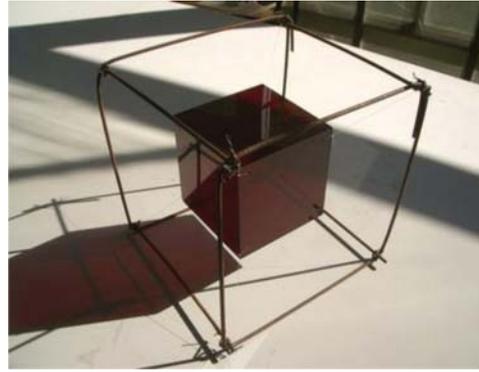
Tema
Seqüência de exercícios
Casa dupla em Montevidéu

Questões abordadas
Relações entre forma e função

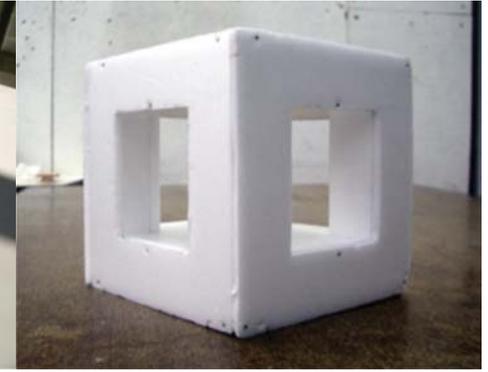
Proposta

1. Objeto criado a partir de formas geométricas simples e uso da cor.
2. Objeto criado a partir de formas emergentes do objeto inicial.
3. Luminária – criada a partir da decomposição do objeto da etapa anterior, uso de luz e cor.
4. Lonely Living – módulo para uma pessoa, atendendo as funções básicas da habitação.
5. Casa Doble – projeto de duas residências unifamiliares inseridas em um mesmo terreno, porém com áreas privativas distintas.

1



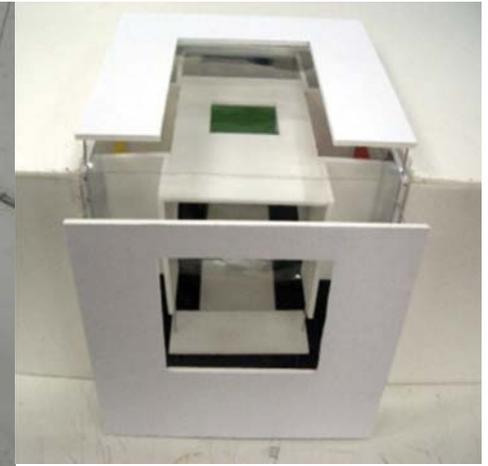
2



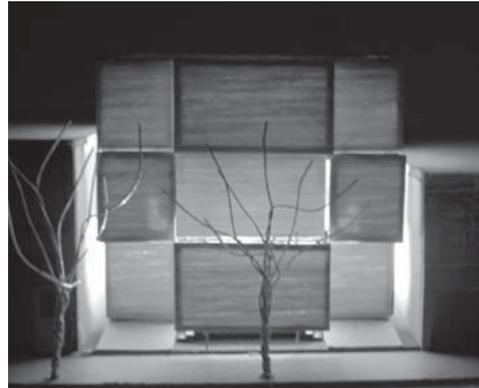
3



4



5



apresentação

levantamento

proposta

portfolio

projeto arquitetônico 4

2004 2 | Prof. Carlos Eduardo Comas

Tema

Edifício de uso misto

O tema da disciplina foi o desenvolvimento de um projeto com base no módulo estrutural da torre do Ministério da Educação (MEC), ícone da arquitetura modernista brasileira. O edifício - situado em um lote próximo ao Shopping Praia de Belas - deveria ser composto por duas torres (cada uma correspondendo a metade do edifício do MEC) obrigatoriamente ocupadas por flats, e uma base, cuja escolha do programa e forma ficaria a critério de cada aluno.

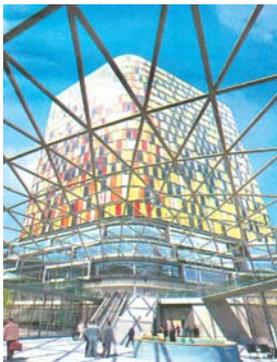
Questões abordadas

Módulo estrutural; programa; forma

Proposta

A proposta buscou a ocupação máxima do pavimento térreo, permitindo a criação de um grande terraço arborizado sobre ele. O programa escolhido para este pavimento foi o de um spa, que funcionaria em conjunto com os flats. As torres foram implantadas em paralelo e junto à avenida Praia de Belas, com suas faces abertas voltadas para leste e oeste - buscando as melhores visuais. Como medida de proteção solar, foram criadas sacadas nos apartamentos, protegidas por painéis móveis.

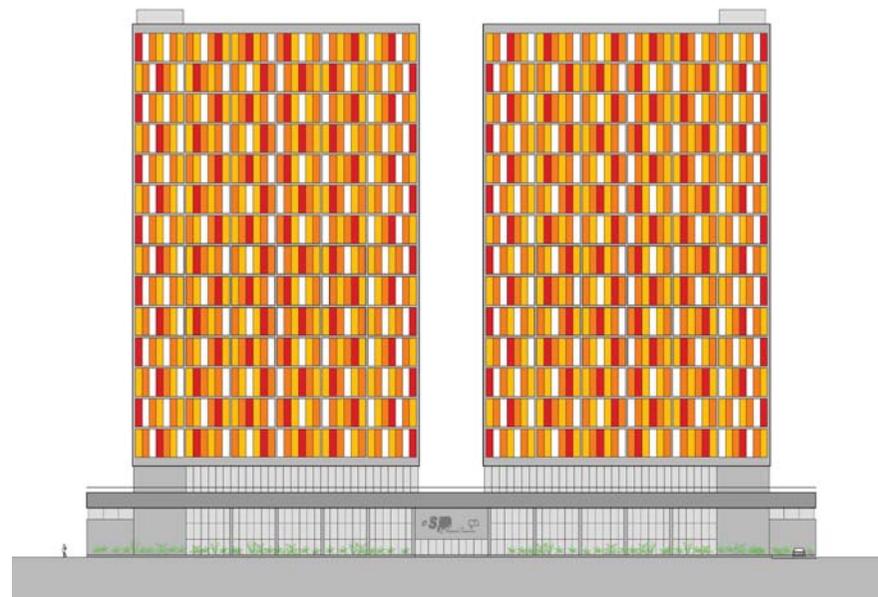
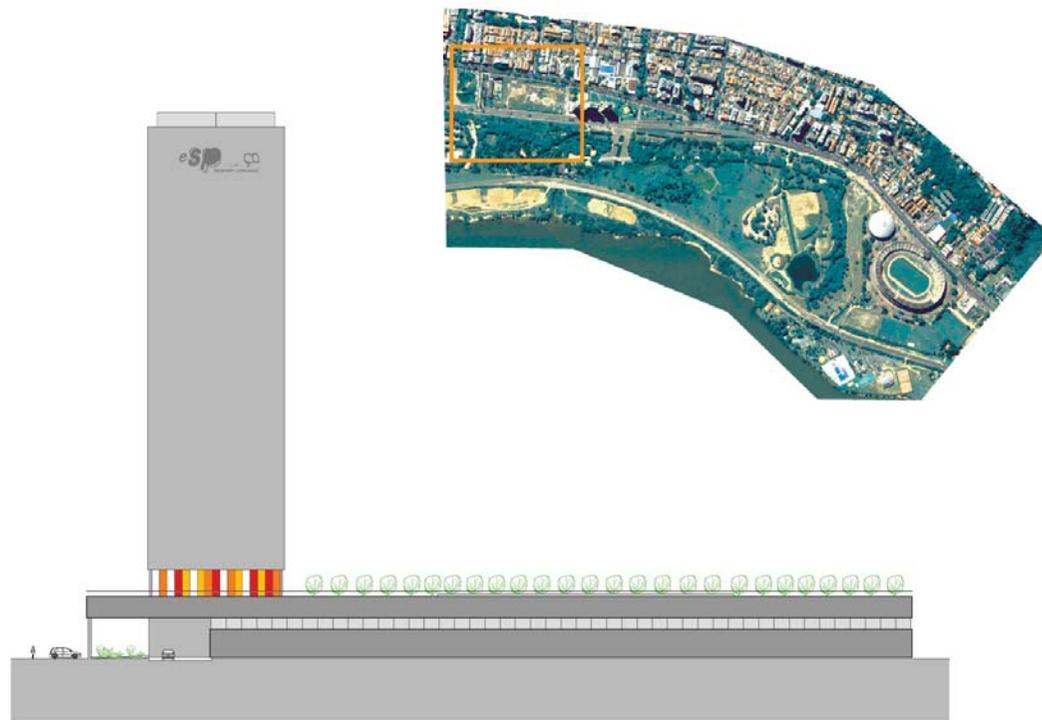
referências



ADAC
Sauerbruch Hutton



Dutch Pavillion - EXPO
MVRDV



portfolio

proposta

levantamento

apresentação

Tema
Estação Linha 2 Trensurb

Questões abordadas
contexto urbano; modais de transporte; sistemas construtivos; infraestrutura.

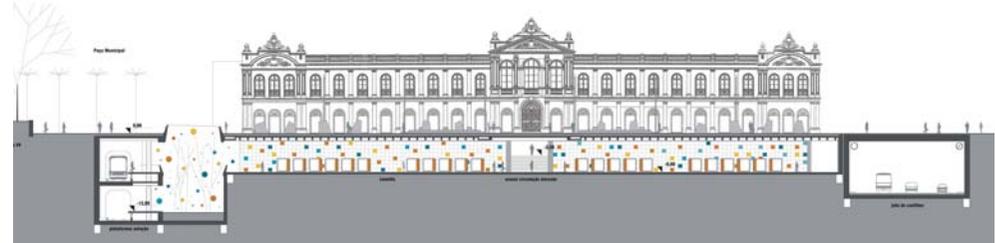
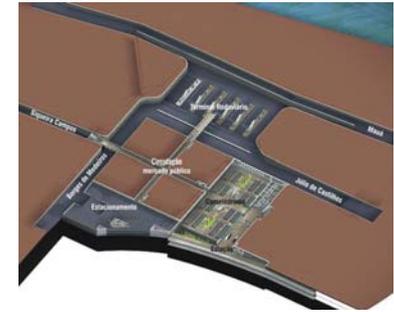
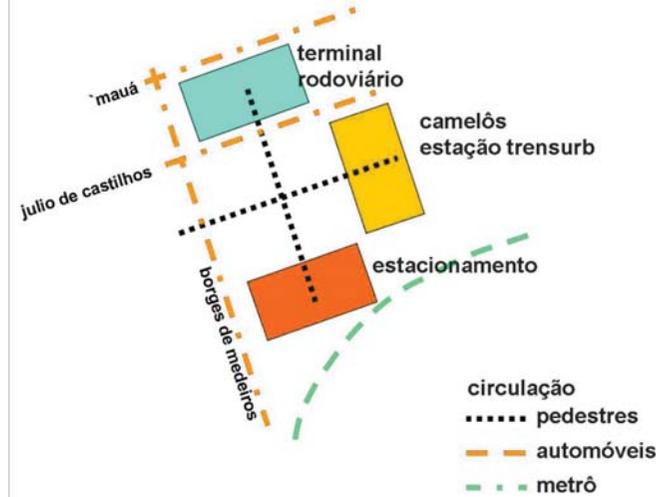
Proposta

A área escolhida para o desenvolvimento do projeto foi o entorno do Mercado Público, no centro de Porto Alegre. Embora no projeto original da Linha 2 não houvesse previsão de implantação de uma estação nesta área, essa foi escolhida devido à sua importância como articulador urbano, em função da grande circulação – tanto de pedestre como veículos – e a diversidade de atividades ali presentes.

Foi proposto então o Terminal Multimodal Mercado, que compreende – além da estação da Linha 2 do Trensurb – um estacionamento para veículos particulares, um terminal de ônibus e um centro comercial com 300 postos, como alternativa para os camelôs à ocupação irregular vigente nos arredores. As atividades citadas se dariam no subterrâneo do entorno do mercado, liberando a superfície para a circulação e permanência de pedestres.

Em relação ao sistema viário, foram propostos o rebaixamento de trechos de tráfego intenso das avenidas Borges de Medeiros, Júlio de Castilhos e Mauá. Devido à proximidade de traçado entre as Linhas 1 e 2 do Trensurb, é proposto ainda a desativação do trecho Aeroporto–Mercado Público da Linha 1 (estudo realizado pela Trensurb), eliminando assim uma das barreiras de contato da cidade com o rio, e viabilizando a livre circulação de pedestres na direção do Cais do Porto.

O construtivo do complexo é composto basicamente por paredes-diafragma – utilizadas devido à condição da solo aterrado da área – e peças em concreto-pré-moldado.



Tema

Museu do Bonde (edifício de grande extensão horizontal) + Edifícios de Escritório (edifício em altura)

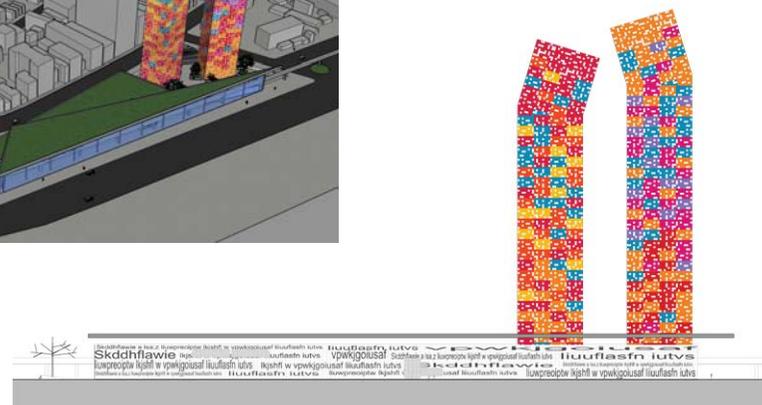
Questões abordadas
contexto urbano; modais de transporte; questões formais; programa.

Proposta

O lote do projeto encontra-se entre a rua Washington Luis e a avenida Perimetral, na divisa entre o centro histórico - de tecido urbano bastante consolidado - e a área institucional dos aterros - com sua ocupação fragmentada. Sendo assim, a área possui um grande potencial de conectividade com o entorno, sendo necessária a criação de um pólo atrator para a sua ocupação.

Os espaços configuram-se sob dois grandes planos poligonais em concreto; no térreo, sob a forma de núcleos fechados e independentes (exposições climatizadas; auditório e cafeteria; áreas técnica e administrativa) e áreas expositivas para grandes equipamentos (bondes e outros veículos, maquinário pesado); no segundo pavimento (restaurante e galeria de exposições) um platô suspenso remete à forma dos vagões ferroviários. Há ainda áreas de embarque e desembarque para passageiros do bonde, aeromóvel e ônibus turísticos, além de estacionamento subterrâneo para veículos particulares.

Foram propostas ainda duas torres de uso misto - escritórios e residências, buscando o estímulo ao incremento populacional da área - implantadas em uma praça rebaixada do nível da rua, onde foram locados espaços para atividades comerciais e de serviços. Os edifícios - duas torres de aproximadamente 30 andares e planta reduzida - atuam como marcos visuais na paisagem urbana da área, sendo vistas desde o centro até os aterros.



Tema

Protótipo de Casa Ecológica para um casal e filho – Jardim Botânico de Porto Alegre.

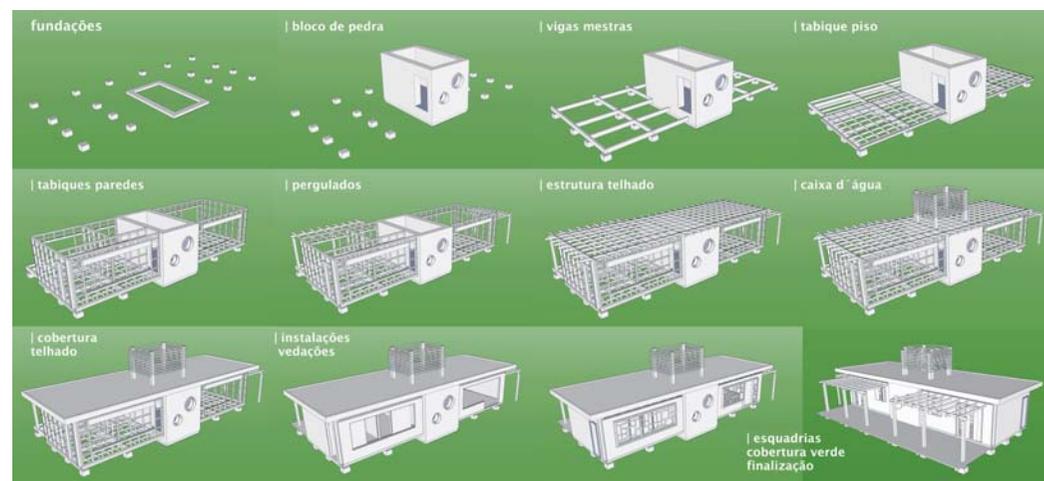
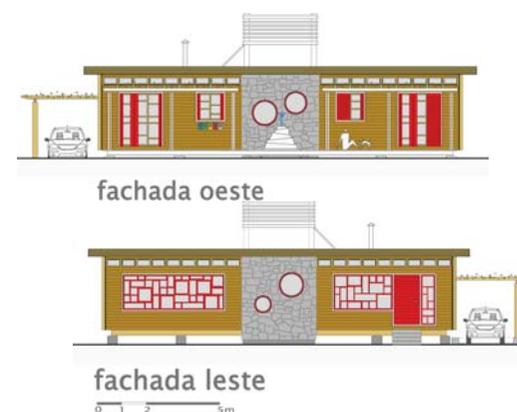
Questões abordadas

Sustentabilidade; permacultura; dimensionamento de áreas; sistemas construtivos

Proposta

Como preceitos de projeto, foram adotados os seguintes critérios:

- _ o projeto foi pensado de modo a permitir a fácil ampliação e/ou replicação do modelo.
- _ a unidade habitacional proposta se dirige à classe de média-baixa renda, buscando o dimensionamento mínimo dos espaços (mantendo-se dentro da área de conforto do usuário) e a simplicidade executiva;
- _ buscou-se a integração do edifício com o entorno (área verde) através de uma ocupação térrea e uso de cobertura verde
- _ O Chapéu-de-Sol (espaços aberto e coberto pré-existente) foi considerado elemento central na paisagem
- _ privacidade sem opacidade: grandes aberturas com proteção vegetal.
- _ reaproveitamento e pré-fabricação: uso de materiais de demolição e resíduos no processo de construção, bem como previsão de pré-produção de peças, diminuindo o tempo de canteiro de obras. Foram propostos ainda sistemas de reaproveitamento de resíduos, otimização de energia e produção de alimentos para o período de pós-ocupação da casa.
- exercício “o que é legal numa casa” - os espaços foram pensados desde a visão de um usuário

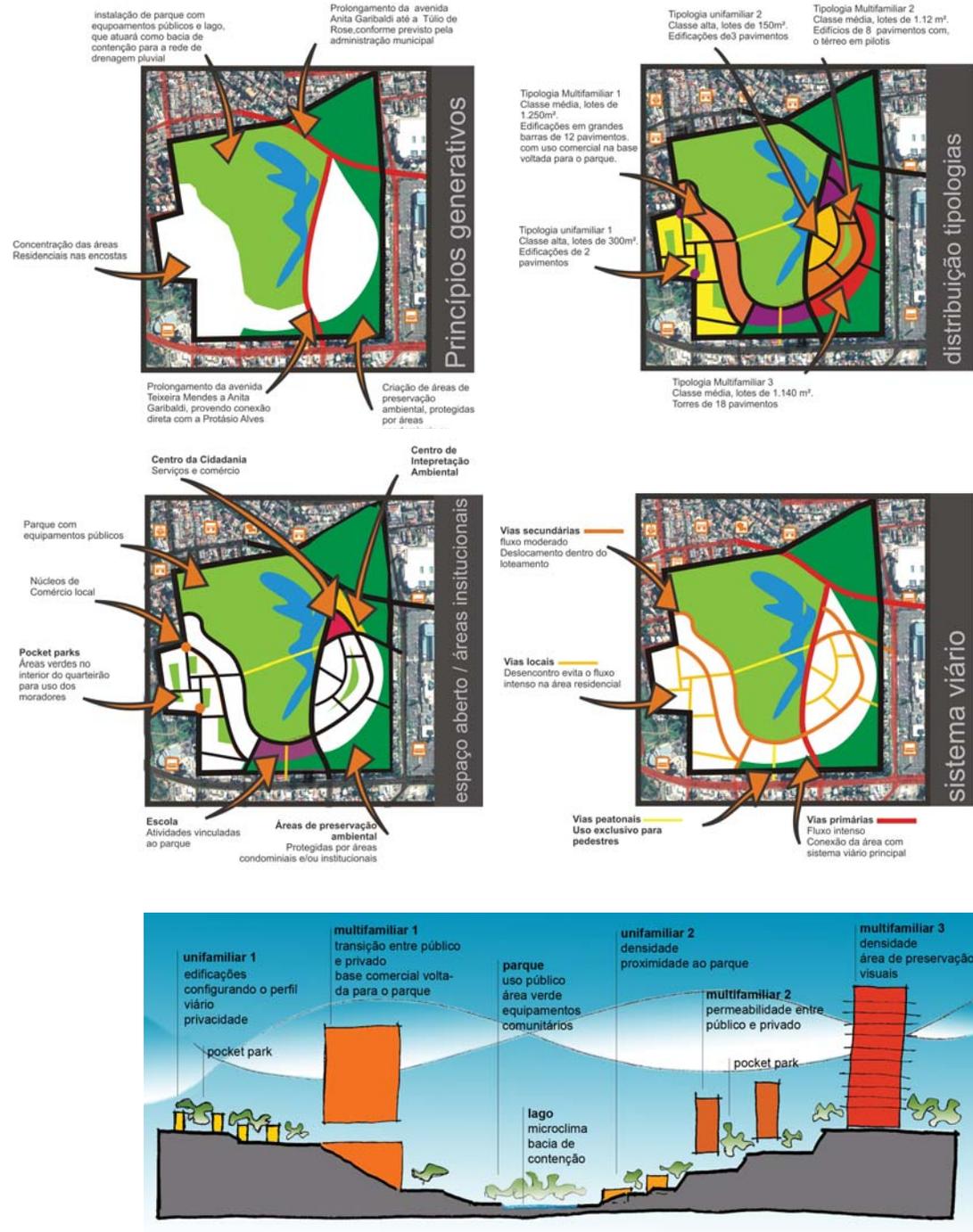
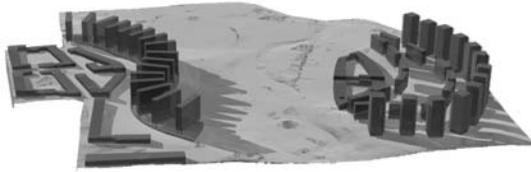


urbanismo

Tema
Loteamento na área do Country Club de Porto Alegre

Questões abordadas
Regime Urbanístico; análises sócio-econômicas; tipologias edilícias; configuração dos espaços abertos; sistema viário.

Proposta
O projeto propõe a ocupação das encostas da área, liberando o centro para a criação de um parque, onde um lago atua como bacia de contenção para a zona. As tipologias foram distribuídas de acordo com o perfil do entorno, buscando-se ainda a máxima variabilidade das mesmas. O traçado viário buscou conectar áreas segregadas da cidade através de vias expressas, assim como a criação de vias de circulação local para os possíveis moradores da área.



Tema

Intervenções urbanas em macro e meso escala no município de Barra do Ribeiro

Questões abordadas

Dinâmica de crescimento das cidades; conexões e pólos atratores.

Proposta

Buscou-se desenvolver o projeto com base nas potencialidades e vocações da Barra e complementar a estrutura atual para suprir carências da cidade, respeitando a escala e a identidade do município.

A intervenção à macro escala buscou o estímulo à atividades relacionadas ao turismo e meio ambiente, através da criação de pólos temáticos, listados a seguir:

- 1_ saúde alternativa
- 2_ parque náutico
- 3_ equipamentos esportivos e parques temáticos
- 4_ atividades gastronômicas e de lazer
- 5_ centros de ensino técnico
- 6_ requalificação do espaço público

Outra frente de projeto previu o desenvolvimento de projetos relacionados à infra-estrutura urbana e investimentos na área de habitação.

A intervenção à meso escala abrangeu parte da área da orla do município. Em relação ao ambiente construído, foram propostos dois pólos de atividades. O primeiro deles voltado à prática de esportes náuticos e à fruição do ambiente natural. O segundo voltado à educação e cultura (escola de turismo e gastronomia, cine-teatro, etc), através da reciclagem de edificações existentes e da criação de espaços de convivência.

Quanto ao espaço aberto, foram propostas melhorias no calçamento tanto das ruas e calçadas, bem como a implantação de ciclovias. Buscou-se ainda a ocupação de áreas vazias da orla com praças e jardins – pequenos espaços de convivência com um trapiche, arborização, iluminação e mobiliário urbano.



proposta macro escala (acima)
proposta meso escala (ao lado)



tipologia de intervenção na orla



Regulamentação do uso do solo para a parcela da avenida Júlio de Castilhos oposta à orla:

Uso: misto, preferencialmente comercial e de serviços. Está proibida a implantação de indústrias e comércio atacadista bem como qualquer outra atividade que gerem poluição (inclusive sonora).

Altura máxima = 8m a contar da cunheira do telhado até o nível do solo.

Recuo frontal obrigatório = 5m nas quadras internas da orla.

Índice de aproveitamento máximo = 1

Taxa de ocupação = 0,5

- Edificações de uso público patrimônio histórico; novos edifícios
- Edificações de uso privado atividades existentes
- Praças recintos de recreio; áreas sanitárias; ver detalhamento.
- Avenida Júlio de Castilhos via sem túnel
- Vias conectoras acesso ao bairro e outras partes da cidade.
- Vias de acesso local desalocamento dentro do bairro
- Ciclovia proposta criada com todos trechos desalocamento interbarrios

Tema

Intervenção urbana na área dos aterros de Porto Alegre.

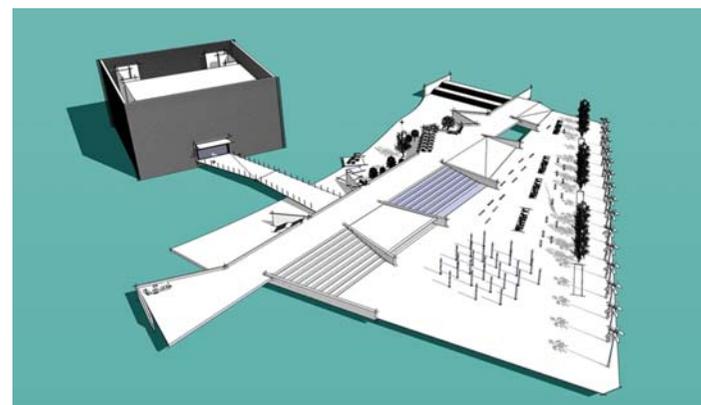
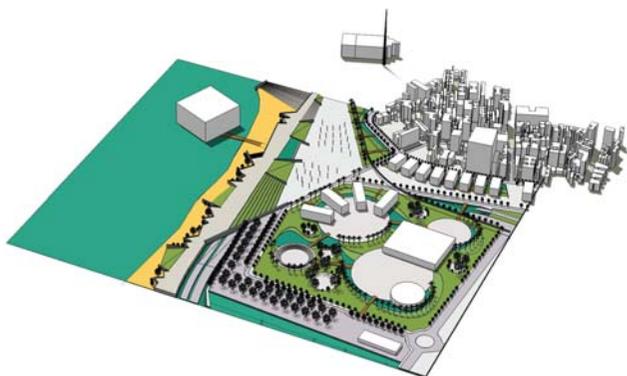
Questões abordadas

Ocupação de espaços subutilizados; atividades de animação; áreas verdes; sistema viário; relação com o lago.

Proposta

A área de intervenção estende-se desde as proximidades do gasômetro até a Câmara de Vereadores. Foram previstos cinco grupamentos básicos de atividades:

- Orla - criação de um muro-dique com espaços de lazer e contemplação
- Largo da Orquestra - praça de acesso à OSPA, implantada dentro do Lago Guaíba;
- Praça da Memória - área no bordo do centro consolidado, com espaços de descanso e informação histórica da cidade;
- Centro de Aplicação Tecnológica: conjunto de edifícios empresariais implantados ao longo da rua Washington Luis, dando continuidade física e programática à CIENTEC;
- Complexo das Artes - conjunto de edifícios ligados às Escolas de Artes Plásticas e Dramáticas, Música e Dança da UFRGS, bem como o Memorial dos Povos Gaúchos, implantados em uma grande área verde, no entorno da Câmara dos Vereadores.



seção Largo da Orquestra e OSPA, dentro do Guaíba

Periódicos

A Cidade Reencontra seu porto. Zero Hora, 4 de julho de 1996

Muro da Mauá, Projetos Vencedores – Projeto, Revista. Abril 1995

No Princípio de Tudo – AU, Arquitetura e Urbanismo, Revista. Abril 2004, páginas 50 a 53

O Desmonte da Cicatriz Urbana – AU, Arquitetura e Urbanismo, Revista. Março 2007, páginas 28 a 35

Livros

Fanucci e Ferraz, Francisco e Marcelo – brasil arquitetura, 2005 – páginas 42 a 51

Menegat, Rualdo. Coordenador geral (2001) Atlas Ambiental de Porto Alegre.

Neves, Eduardo Rotta. Porto dos Casais: um lugar de memória para Porto Alegre. Dissertação de Mestrado, 2003.

Riopardense de Macedo, Francisco. História de Porto Alegre – 1993

Santos, Cecília Rodrigues dos. SESC – Fábrica da Pompéia, 1996

Souza e Muller, Célia Ferraz e Dóris Maria. Porto Alegre e sua evolução urbana. 1997

Legislação

COMISSÃO DE ANÁLISE URBANÍSTICA E GERENCIAMENTO – CAUGE. Diretrizes para Projeto Cais Mauá, 2006. Governo do Estado / Prefeitura de Porto Alegre

Internet

<http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc135/mc135.asp>

Entrevistas

Arq. Luiz Carlos Macchi – SPH

Arq. Luiz Merino Xavier – Programa Monumenta

Arq. Joel Gorski – docente Faculdade de Arquitetura

Arq. Rodrigo Poltosi – coordenador geral do Plano de Negócios para o Cais Mauá – M. Stortti

Fotos históricas gentilmente cedidas pela equipe do programa Monumenta

Levantamento cadastral do Cais Mauá gentilmente cedido pela equipe da SPH