

## Artigos Publicação Contínua

### **A transformação da orla de Porto Alegre: percurso histórico e políticas públicas urbanas**

The transformation of Porto Alegre's waterfront:  
historical trajectory and urban public policies

Carla Froener<sup>1</sup> 

<sup>1</sup>Faculdades João Paulo II, Porto Alegre, RS, Brasil

#### Resumo

A orla do Lago Guaíba ocupa posição estratégica na história e na configuração urbana de Porto Alegre, sendo tema recorrente no planejamento urbano contemporâneo, especialmente diante de iniciativas voltadas à questão ambiental, à qualificação paisagística e à ampliação dos espaços públicos de convivência. Nesse contexto, o presente artigo tem como objetivo analisar de que maneira as políticas públicas e os projetos de intervenção urbana têm contribuído para a reconfiguração da orla do Guaíba em Porto Alegre. Para tanto, adota-se uma abordagem qualitativa, baseada em revisão bibliográfica e análise documental. Os resultados evidenciam que as intervenções recentes na orla refletem distintos modelos de revitalização urbana. Enquanto a Orla Central é conduzida predominantemente pelo poder público, priorizando a ampliação de espaços de lazer e convivência coletiva, os projetos do Cais Mauá e do Parque Pontal apresentam maior participação privada, associando requalificação urbana e valorização imobiliária. Verifica-se ainda que a reconfiguração da orla do Guaíba revela um processo de negociação entre diferentes atores, necessitando de políticas urbanas capazes de equilibrar interesses públicos e privados e garantir o acesso democrático ao espaço.

**Palavras-chave:** Políticas públicas; Políticas urbanas; Orla; Porto Alegre

## Abstract

---

The waterfront of Lake Guaíba occupies a strategic position in the history and urban configuration of Porto Alegre, and has been a recurring topic in contemporary urban planning, especially in light of initiatives focused on environmental issues, landscape enhancement, and the expansion of public spaces for social interaction. In this context, this article aims to analyze how public policies and urban intervention projects have contributed to the reconfiguration of the Guaíba waterfront in Porto Alegre. To this end, a qualitative approach is adopted, based on a literature review and document analysis. The results show that recent interventions along the waterfront reflect different models of urban revitalization. While the Central Waterfront is predominantly led by the public sector, prioritizing the expansion of leisure areas and collective social spaces, the Mauá Pier and Pontal Park projects involve greater private participation, combining urban redevelopment with real estate valorization. It is also observed that the reconfiguration of the Guaíba waterfront reveals a process of negotiation among different stakeholders, requiring urban policies capable of balancing public and private interests and ensuring democratic access to space.

**Keywords:** Public policies; Urban policies; Waterfront; Porto Alegre

## INTRODUÇÃO

A relação entre uma cidade e seu corpo d'água sempre desempenhou papel fundamental na organização do espaço urbano, influenciando processos econômicos, sociais e culturais. Em diversas cidades, rios, lagos e áreas portuárias constituíram elementos centrais para o desenvolvimento urbano, servindo como pontos estratégicos para circulação de mercadorias, transporte de pessoas e instalação de atividades produtivas. Nas últimas décadas, observa-se em diversas partes do mundo um movimento de requalificação dessas áreas, com projetos voltados à recuperação ambiental, à valorização paisagística e à ampliação dos espaços de convivência pública, reforçando o papel das orlas urbanas na promoção da qualidade de vida e da integração urbana.

Em Porto Alegre, a relação com o Guaíba constitui elemento estruturante de sua formação histórica e de sua identidade urbana. Desde o início da ocupação do território, a orla desempenhou funções centrais para o desenvolvimento econômico da cidade, especialmente por meio das atividades portuárias, comerciais e industriais. Ao longo do século XX, contudo, mudanças na dinâmica econômica e na configuração

urbana contribuíram para um progressivo afastamento da população em relação ao lago. Mais recentemente, iniciativas voltadas à revitalização da orla passaram a ocupar posição relevante na agenda de planejamento urbano do município, envolvendo diferentes modelos de intervenção e distintos arranjos institucionais entre poder público e iniciativa privada.

Diante desse cenário, o presente artigo busca investigar de que maneira as políticas públicas e os projetos de intervenção urbana têm contribuído para a reconfiguração da orla do Guaíba em Porto Alegre. A partir dessa questão, pretende-se analisar tanto o processo histórico de ocupação e transformação da orla quanto as principais iniciativas recentes voltadas à sua revitalização.

Para atingir esse objetivo, a pesquisa adota uma abordagem qualitativa, baseada em revisão bibliográfica e análise documental, com exame de literatura especializada, legislação urbanística, documentos institucionais e materiais produzidos por órgãos públicos e pela imprensa.

O artigo encontra-se estruturado em dois capítulos. No primeiro, examina-se o processo histórico de formação de Porto Alegre e sua relação inicial com a orla do Guaíba, destacando-se as principais etapas de modernização urbana e das políticas de planejamento que passaram a orientar o desenvolvimento da cidade. No segundo capítulo, analisam-se algumas das principais políticas públicas e projetos de intervenção implementados nas últimas décadas, com destaque para os casos do Cais Mauá, da Orla Central e do Parque Pontal, buscando compreender os distintos modelos de revitalização urbana e seus impactos na reconfiguração desse espaço.

## **A CONSTRUÇÃO DE PORTO ALEGRE A PARTIR DE SUA ORLA**

O capítulo que se inicia busca compreender como a cidade de Porto Alegre se constituiu historicamente a partir de sua relação com o Lago Guaíba, elemento geográfico central para a formação, expansão e transformação do espaço urbano local. Desde os primeiros momentos de ocupação, a proximidade com o lago

desempenhou papel fundamental na definição das dinâmicas econômicas, sociais e espaciais da cidade, influenciando tanto a localização das atividades produtivas quanto a organização do núcleo urbano inicial.

Ao longo do tempo, entretanto, essa relação foi sendo transformada por processos de urbanização, modernização e planejamento urbano, que alteraram significativamente a configuração da orla e os usos atribuídos a esse espaço. Dessa forma, compreender a construção histórica da orla é fundamental para analisar os debates contemporâneos sobre seu uso, sua gestão e seus processos de requalificação urbana.

### **A formação histórica de Porto Alegre e a relação inicial com o Guaíba**

A formação da cidade de Porto Alegre está diretamente vinculada à ocupação de um povoado às margens do Lago Guaíba. Segundo o Atlas Ambiental de Porto Alegre (Menegat, 2006), trata-se de um corpo d'água com aproximadamente 470 km<sup>2</sup> de superfície, conectado ao norte aos rios Jacuí, Caí, dos Sinos e Gravataí e, ao sul, à Laguna dos Patos. O nome Guaíba possui origem na palavra tupi *guaybe*, que significa baía ou enseada (Carvalho, 1987).

Em 1773, Porto Alegre tornou-se capital da província. À época, a cidade era dividida entre um núcleo predominantemente urbano, localizado na península, e uma zona rural. O núcleo urbano era composto por habitações residenciais, estabelecimentos comerciais, prédios públicos e o setor portuário. A agricultura familiar, desenvolvida com trabalho próprio e de pessoas escravizadas, supria a demanda interna e permitia a exportação de excedentes, contribuindo para a riqueza local (Monteiro, 2012; Pesavento, 2002).

Nesse contexto, formou-se rapidamente uma elite urbana composta por funcionários públicos e comerciantes ligados principalmente ao setor portuário, ao comércio de escravizados e à negociação de terras (Gomes, 2018). Posteriormente, também floresceu um setor industrial, impulsionado em parte pela imigração italiana e alemã (Monteiro, 2012). Os sobrados da elite localizavam-se nas áreas mais valorizadas

do centro, sendo os primeiros a receber infraestrutura urbana. Já a população mais pobre habitava moradias precárias em becos e áreas vulneráveis, muitas vezes próximas ao Riacho, conhecido como Arroio Dilúvio, região marcada por constantes inundações (Monteiro, 2012; Pesavento, 2002).

Em razão do status de capital, Porto Alegre recebeu diversas construções públicas instaladas nas proximidades do Guaíba. O comércio também se desenvolveu naturalmente na margem do lago, impulsionado pela atividade portuária. Em 1804 foi instalada a primeira alfândega e, em 1806, a primeira estrutura portuária destinada ao embarque e desembarque de mercadorias e passageiros (Macedo, 1973).

O crescimento populacional levou à necessidade de reorganização do espaço urbano. O Código de Posturas de 1929 passou a disciplinar o uso e ocupação do solo, estabelecendo diretrizes de urbanização e higiene (Monteiro, 2012). Diante da escassez de espaço na península, a cidade avançou gradativamente em direção ao Guaíba por meio da construção de aterros. Inicialmente, muitos proprietários realizavam aterros irregulares nos fundos de seus terrenos na Rua da Praia, instalando trapiches de forma desorganizada. Posteriormente, o poder público passou a regulamentar essas áreas, determinando a construção de ruas, calçadas e muros (Franco, 2018; Alves, 2005).

Durante os séculos XVIII e XIX, apesar da proximidade com o núcleo urbano e de suas qualidades naturais, o Guaíba não era percebido principalmente como um espaço paisagístico ou de lazer. Suas margens e praias eram utilizadas sobretudo para o despejo de dejetos e para atividades domésticas, como a lavagem de roupas (Burin, 2008).

Uma das primeiras intervenções urbanísticas que buscou valorizar a paisagem do Guaíba ocorreu com a abertura do Caminho Novo em 1806. A via recebeu salgueiros plantados ao longo de sua extensão, proporcionando sombra aos transeuntes e permitindo a contemplação da paisagem do lago e dos jardins das propriedades vizinhas (Franco, 2018). Entretanto, na segunda metade do século XIX, o desenvolvimento econômico da cidade transformou essa via renomeada de Rua Voluntários da Pátria em uma área industrial e comercial, com instalação de linha férrea, armazéns e indústrias, descaracterizando o antigo passeio bucólico.

A partir de 1856, com a destruição da antiga estrutura alfandegária e a retirada das barracas comerciais da região, buscou-se melhorar a apresentação da principal porta de entrada fluvial da cidade. O espaço que passou a ser conhecido como Praça da Alfândega recebeu arborização, muro e escadas de acesso ao Guaíba (Monteiro, 2012).

Outro importante espaço de convivência à beira do Guaíba surgiu com a urbanização do Largo do Arsenal a partir de 1858. O local foi ampliado por meio de aterro e transformou-se rapidamente em ponto de encontro da população, de onde era possível contemplar o pôr do sol e as águas calmas do Guaíba. Com o tempo, passou a abrigar atividades recreativas e de entretenimento, como ringue de patinação, apresentações teatrais e eventos sociais (Petersen, 1984; Bohrer, 2001; Franco, 2018).

Ainda no século XIX, diversas infraestruturas urbanas foram instaladas nas proximidades do lago, incluindo o sistema de abastecimento de água potável a partir do Guaíba (1865), a construção de uma usina de gás para iluminação pública (1874) e um sistema de coleta de resíduos sanitários despejados no lago (1886) (Monteiro, 2012).

### **Modernização urbana, planejamento e transformações da orla**

Com a Proclamação da República, o Partido Republicano Rio-Grandense (PRR) passou a exercer hegemonia política local, governando o Estado até 1930 e a Capital até 1937. O grupo defendia o progresso por meio do desenvolvimento industrial, científico e educacional, dentro de um projeto político de caráter conservador e autoritário (Pesavento, 1990; 2014).

Nesse contexto, buscou-se transformar Porto Alegre em uma cidade moderna por meio de reformas urbanas inspiradas em modelos europeus e em intervenções realizadas em outras capitais brasileiras. O planejamento urbano passou a ser conduzido por engenheiros e arquitetos, com base em critérios técnicos e científicos. As obras realizadas visavam melhorar as condições de vida da elite e facilitar o desenvolvimento econômico, ampliando infraestruturas e sistemas de transporte. Paralelamente, intensificou-se o processo de segregação socioespacial, concentrando a elite nas áreas centrais e empurrando a população de baixa renda para as periferias (Monteiro, 2012).

Enquanto o centro e a zona norte se urbanizavam, a zona sul da cidade, ao longo da continuação da orla do Guaíba, mantinha características predominantemente rurais. Sua ocupação intensificou-se após a instalação de uma ferrovia destinada ao transporte de resíduos para áreas afastadas do centro. Posteriormente, a linha férrea passou a transportar passageiros, transformando a região em um popular balneário no início do século XX (Huyer, 2010).

Apesar do crescimento econômico da cidade, as margens do Guaíba no centro histórico ainda apresentavam condições de insalubridade e desorganização. Nesse período, setores da elite passaram a defender projetos de saneamento e embelezamento urbano, inspirados nas correntes higienistas predominantes na época (Alves, 2005; Abalos Junior, 2017).

A estrutura portuária da cidade também se mostrava precária frente à importância econômica de Porto Alegre. Em 1911, iniciou-se a construção de um moderno Cais do Porto, obra conduzida pelo governo estadual. O projeto incluiu uma série de modificações: aterramento do Guaíba em grande extensão; dragagem para garantir a profundidade e navegação; armazéns e guindastes de carga; instalações para passageiros; e uma avenida adjacente ao Porto. O complexo passou a ser conhecido como Cais Mauá, mesmo nome dado à avenida (Franco, 2018).

No início do século XX também surgiram iniciativas mais sistemáticas de planejamento urbano. Em 1914 foi elaborado o Plano Geral de Melhoramentos, durante a gestão de José Montauray. O plano enfatizava o saneamento, o embelezamento e a funcionalidade urbana, com foco principalmente no núcleo central da cidade (Abreu Filho, 2006).

Nas décadas seguintes, diferentes administrações promoveram reformas administrativas, expansão da infraestrutura urbana e modernização dos sistemas de transporte. Projetos de urbanização passaram a considerar novas áreas da cidade e introduzir instrumentos como zoneamento e controle de ocupação do solo.

Em 1941, houve a maior enchente registrada em Porto Alegre até aquele ano. O

nível do Guaíba elevou-se mais de quatro metros e inundou a cidade, deixando cerca de 40 mil pessoas desabrigadas, além de graves prejuízos econômicos. Este evento catastrófico representou um marco na história urbana de Porto Alegre e transformou a relação de seus habitantes com o Guaíba. O episódio alterou significativamente as prioridades do planejamento urbano, direcionando esforços para a construção de um sistema de proteção contra cheias (Monteiro, 2012).

Entre as décadas de 1940 e 1950, frente à ausência de instrumentos de controle urbanístico eficientes, grandes empresas da construção civil avançaram com voracidade sobre a cidade, contribuindo sobremaneira para a densificação populacional, verticalização das construções e superexploração da terra urbana (Abreu Filho, 2006). Como resultado, houve um intenso crescimento de construções verticais no centro e em bairros de maior renda, enquanto áreas periféricas passaram a concentrar habitações irregulares (Monteiro, 2012; Burin, 2008).

Paralelamente, a estrutura portuária foi ampliada, com a construção de novos cais na região norte, como o Cais Navegantes (1947) e o Cais Marcílio Dias (1951). Em seu auge, o porto de Porto Alegre tornou-se o maior porto fluvial do país e o quarto em volume de carga (Abalos Junior, 2017).

A partir da década de 1950, o planejamento urbano passou a orientar também a expansão da orla. Em dezembro de 1959 foi aprovado o primeiro Plano Diretor de Porto Alegre, por meio da Lei Municipal nº 2.046, que introduziu instrumentos de controle da densidade urbana, índices de aproveitamento e zoneamento de usos (Almeida, 2004).

Nesse período também ocorreram grandes obras de aterro na região da orla da Praia de Belas, inicialmente pensadas para a implantação de um bairro planejado. Com o tempo, entretanto, o projeto foi alterado, destinando parte da área para parques e órgãos públicos, como o Centro Administrativo Estadual (Abreu Filho, 2006). Em 1967 foi criado o Parque Marinha do Brasil, com cerca de 70 hectares, consolidando um dos maiores espaços públicos da cidade.

Durante o regime militar, Porto Alegre recebeu obras viárias de grandes dimensões, como túneis e viadutos, que transformaram significativamente a paisagem urbana da cidade (Pesavento, 1991). Em 1974, no contexto do sistema de proteção contra cheias do Guaíba, foi edificado um muro de concreto armado no Cais Mauá.

No final da década de 1970, o planejamento urbano em Porto Alegre sofria com o acúmulo de atos dispersos e inconsistentes, além de instrumentos de controle urbanístico desatualizados. Era necessária a elaboração de um novo Plano Diretor. Como resultado, por meio da Lei Complementar nº 43 de julho de 1979, foi promulgado o Primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), que introduziu novas diretrizes relacionadas ao desenvolvimento urbano, à proteção ambiental e à participação popular (Abreu Filho, 2006).

Nas décadas de 1970 e 1980, Porto Alegre rompeu gradativamente seus vínculos históricos com o Guaíba. A atividade portuária entrou em declínio diante da expansão do transporte rodoviário e do aumento do tamanho das embarcações. O muro da Mauá e a implantação da linha do trem metropolitano reforçaram a separação física entre o centro histórico e o lago. Além disso, o aumento da poluição e a popularização das praias do litoral gaúcho reduziram o uso recreativo da orla (Monteiro, 2012; Prestes, 2008).

Com a redemocratização, intensificaram-se as críticas ao planejamento urbano vigente, considerado excessivamente burocrático, pouco participativo e com uma gestão deficiente (Oliveira Filho, 2009; Pozzobon, 2008). A partir de 1989, durante as administrações do Partido dos Trabalhadores, foram implementados mecanismos de participação popular, como o orçamento participativo, no qual a comunidade é chamada para decidir as prioridades na aplicação de recursos em obras e serviços conduzidos pela administração municipal (Fedozzi, 2000).

Com a participação de diversos segmentos da sociedade, esse processo culminou na aprovação, em 1999, do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA), que passou a orientar a política urbana contemporânea da cidade

(Pozzobon, 2008). O plano introduziu uma nova abordagem, reconhecendo o papel de diversos agentes na produção do espaço urbano e atribuindo ao poder público uma função de articulação e coordenação das políticas urbanas (Fagundes, 2022; Oliveira Filho, 2009).

Em 2010, o Plano Diretor passou por uma extensa reavaliação, atendendo a Lei Complementar nº 646 e cumprindo o disposto no Estatuto da Cidade, que impõem revisões periódicas a cada 10 anos para os instrumentos de política urbana municipais. Assim, o Plano Diretor de 1999, com suas atualizações, é o diploma legal que determina a política urbana contemporânea de Porto Alegre, de modo que os seus instrumentos impactam diretamente na governança da orla da cidade. O documento também passou a reconhecer explicitamente o potencial urbanístico, paisagístico e turístico da Orla do Guaíba, classificando-a como área de revitalização e prevendo a elaboração de planos e projetos específicos voltados à sua integração com a cidade e ao livre acesso da população.

Recentemente, em maio de 2024, Porto Alegre foi assolada pela pior inundação da sua história, de proporções ainda maiores que a enchente de 1941. Estima-se que cerca de 85 mil residências foram afetadas, impactando em uma população de 151 mil pessoas, o que representa uma das piores tragédias climáticas do Brasil. O desastre atingiu diversos espaços que compõem a orla da cidade, além de bairros adjacentes. Neste contexto,   possível que os projetos de políticas urbanas realizados e em fase de implementação tenham suas diretrizes reavaliadas, levando em consideração as consequências sociais e econ micas deste evento (UFRGS, 2024).

## **OS PROJETOS DE REVITALIZAÇÃO DA ORLA DE PORTO ALEGRE**

Desde a origem de Porto Alegre, as dinâmicas econ micas e sociais relatadas no t pico anterior produziram transformações significativas na orla do Guaíba. Nesse contexto, três grandes etapas podem ser identificadas. A primeira etapa relaciona-se   expansão portuária, responsável por dar condições ao desenvolvimento desta

atividade econômica que outrora fora tão importante para a cidade. Seu apogeu ocorreu na metade do séc. XX e seu declínio na década de 1970.

A segunda, refere-se à construção do sistema de proteção contra cheias do Guaíba, intensificado após a grande enchente de 1941 e concluído entre as décadas de 1970 e 1980. Atualmente, Porto Alegre conta com cerca de 68 km de diques, 14 comportas e 23 casas de bombas responsáveis pela drenagem das águas para o Guaíba. Entre os efeitos desse processo, destaca-se o acréscimo territorial resultante dos aterros realizados ao longo da orla.

A terceira etapa relaciona-se à consolidação da orla como espaço público de lazer. Historicamente deixada em segundo plano por outras demandas urbanas, esse processo foi marcado por um período de abandono entre as décadas de 1990 e 2000, quando o local apresentava infraestrutura precária, escassez de mobiliário urbano, problemas de segurança e poluição das águas. Ainda assim, alguns pontos continuavam sendo utilizados pela população, sobretudo para contemplação da paisagem. Recentemente, este processo ganhou centralidade nas políticas urbanas, por meio de iniciativas de revitalização que buscam reconectar a cidade ao Guaíba e estimular novas formas de exploração econômica do espaço.

A Porto Alegre contemporânea conta com 70 km de orla ao longo do Guaíba. Nesse trecho, três grandes áreas passaram a concentrar projetos de intervenção urbana a partir de 2009, que serão objeto de análise neste capítulo: o Cais Mauá, a Orla Central e o Parque Pontal.

### **Orla Cais Mauá**

Após encerrar sua trajetória de relevância econômica para a cidade, o projeto de revitalização do Cais Mauá passou a ocupar posição central nas discussões sobre a requalificação da orla do Guaíba. Com cerca de 3,3 km de extensão e área aproximada de 181 mil m<sup>2</sup>, o complexo teve sua construção iniciada em 1911, sendo ampliado ao longo das décadas seguintes (Franco, 2018). A área pertence ao Estado do Rio Grande do Sul.

O primeiro trecho do Cais, localizado em frente à Praça da Alfândega, foi construído entre 1911 e 1913. Posteriormente foram edificados o Pórtico Central e os armazéns A e B, entre 1919 e 1922, com estruturas metálicas importadas da França. Nas décadas seguintes foram construídos diversos armazéns adicionais e outras estruturas, como o edifício-sede do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPREC), em 1947. Em 1974, foi erguido o Muro da Mauá, com 2.647 metros de extensão e seis metros de altura (três abaixo do solo e três acima dele), integrando o sistema de proteção contra cheias do Guaíba.

A relevância histórica do conjunto resultou em sucessivos processos de tombamento. Em 1983, o Pórtico Central e os armazéns A e B foram tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Posteriormente, em 1996, o Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural (COMPHAC) ampliou a proteção para outros armazéns, equipamentos portuários e elementos do espaço urbano (Fernandes, 2019).

As primeiras discussões sobre a revitalização do Cais Mauá surgiram no final da década de 1980. Em 1988 foi apresentado o projeto “Cais do Porto”, que previa um complexo comercial e de convenções, mas foi rejeitado por autoridades estaduais. Em 1991, durante o governo Alceu Colares (PDT), surgiu o projeto “Caminho do Porto”, que pretendia reformar armazéns e destiná-los a atividades culturais, educacionais e gastronômicas, proposta que também não chegou a ser implementada (Vieira, 2011; Marzulo, 2021; Ribeiro, 2021).

Em 1995, no governo Antônio Britto (PMDB), foi apresentado o projeto “Porto dos Casais”, vencedor de concurso nacional de arquitetura. A proposta previa um amplo complexo comercial e turístico, com hotéis, marina e espaços culturais, além da derrubada do Muro da Mauá e sua substituição por um sistema móvel de contenção de cheias. O projeto, entretanto, não avançou devido a divergências com a Prefeitura de Porto Alegre, especialmente em relação à altura das edificações (hotel com altura de 55 metros, muito superior ao limite de 14 metros imposto pelo Plano Diretor de 1979) e a possíveis impactos ambientais (Vieira, 2011).

Outras propostas surgiram no início dos anos 2000, como o “Complexo Industrial Cais de Cinema”, apresentado durante o governo Olívio Dutra (PT), que previa a utilização do Armazém A7 para atividades audiovisuais. Nenhuma das iniciativas foi implementada, embora tenham sido realizadas intervenções pontuais de restauração em alguns armazéns por meio do Programa Monumenta entre 2002 e 2003 (Marzulo, 2021).

Um novo impulso ocorreu durante o governo Yeda Crusius (PSDB), quando foi aprovado o novo regime urbanístico para o Cais Mauá por meio da Lei Complementar nº 638/2010. A legislação estabeleceu parâmetros para ocupação do espaço e previu a instalação de equipamentos públicos e culturais, como centro de educação ambiental, centro de convenções, espaços para artesanato e terminal de transporte hidroviário. Também determinou a preservação de elementos históricos do conjunto e a destinação de áreas para atividades culturais e sociais. O ponto mais polêmico da legislação dizia respeito ao aumento do limite de altura das edificações, que passou a admitir construções de até 100 metros, significativamente superior ao previsto no Plano Diretor anterior (Fernandes, 2019).

Em 2010 foi aberto processo licitatório para concessão da revitalização e exploração comercial da área por 25 anos, estimando investimento privado de cerca de 570 milhões de reais. O certame foi vencido pelo consórcio Porto Cais Mauá do Brasil S.A., responsável pela elaboração de projeto arquitetônico liderado pelo arquiteto catalão Fermín Vázquez, com participação do urbanista brasileiro Jaime Lerner (Oliveira; Misoczky, 2016; Fernandes, 2019).

O projeto dividia o Cais Mauá em três setores. O Setor Gasômetro concentraria atividades comerciais, incluindo a construção de shopping center no local do Armazém A7. O Setor Armazéns seria destinado à preservação do patrimônio histórico e ao desenvolvimento de atividades culturais, gastronômicas e educacionais. Já o Setor Docas receberia grandes empreendimentos imobiliários, com torres comerciais, hotel e espaços de convivência (Fernandes, 2019; Vieira, 2011; Marzulo, 2021).

O projeto enfrentou questionamentos institucionais e sociais. Houve disputa judicial com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), resolvida posteriormente mediante acordo. Paralelamente, movimentos sociais e coletivos urbanos manifestaram críticas ao caráter comercial da proposta, especialmente à construção de torres e à demolição do Armazém A7 (Marx; Moroso; Fedozzi, 2022; Oliveira, 2020).

Passados quase 20 anos da assinatura do contrato com o Consórcio Porto Cais Mauá do Brasil, as obras para revitalização e manutenção do Cais não avançaram, apresentando elevado grau de deterioração (Marzulo, 2021). Por conta disso, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, comandado por Eduardo Leite (PSDB), optou, em 2019, por rescindir unilateralmente o contrato, alegando descumprimento contratual, ausência de investimentos e inadimplemento de obrigações (Superintendência do Porto de Rio Grande, 2019).

No mesmo período, foi autorizada a exploração temporária de parte da área próxima ao Armazém A7 por empreendedores privados, dando origem ao espaço gastronômico conhecido como Cais Embarcadero, composto por bares, restaurantes e áreas de convivência (Marzulo, 2021; Ribeiro, 2021).

Posteriormente, em 2020, o Governo do Estado firmou Termo de Cooperação com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para estruturação de novo modelo de concessão. O estudo elaborado pelo Consórcio Revitaliza propôs nova organização espacial do Cais, dividindo-o em três áreas: o setor do lazer e contemplação no entorno do Gasômetro; o setor memória, voltado à restauração e preservação dos armazéns históricos; e o setor da nova urbanidade, localizado nas docas, destinado a empreendimentos residenciais, corporativos e hoteleiros. O projeto também prevê alterações no sistema de contenção de cheias, incluindo a substituição de partes do Muro da Mauá por estruturas removíveis e adaptáveis.

Em 2021, o município de Porto Alegre aprovou a Lei Complementar nº 930/2021, criando o Programa de Reabilitação do Centro Histórico. Entre suas

medidas está a flexibilização de parâmetros urbanísticos na região central, incluindo a possibilidade de edificações mais altas no setor das docas, medida que gerou críticas quanto à ampliação da liberdade concedida ao mercado imobiliário (Alfonsin; Lahourgue; Marx, 2022).

Em 2023, o Governo do Estado lançou nova concorrência internacional para concessão da revitalização do Cais Mauá por 30 anos, estimando investimento privado de aproximadamente 352 milhões de reais. O empreendedor deverá seguir o projeto desenvolvido pelo Consórcio Revitaliza e prevê a utilização da exploração imobiliária no setor das docas como mecanismo de financiamento para a recuperação dos demais espaços do complexo. Em fevereiro de 2024, o Consórcio Pulsa RS venceu o certame, assumindo a responsabilidade pela implementação do projeto (Governo do Estado do Rio Grande do Sul, 2024). Passados apenas dois meses, ocorre a grande enchente de 2024, suspendendo o andamento do empreendimento.

### **Orla Central e o Projeto de Jaime Lerner**

A região da orla central de Porto Alegre foi objeto de diferentes estudos e propostas de revitalização ao longo do século XX. Entre os marcos urbanos mais emblemáticos encontra-se a Usina do Gasômetro, edificação inaugurada em 1928 como usina termoelétrica, construída nas proximidades de uma antiga usina de gás desativada (Franco, 2018). O complexo possui área construída de 8.863 m<sup>2</sup> e uma chaminé de 117 metros de altura.

Com o encerramento das atividades da usina em 1974, o edifício entrou em processo de deterioração, surgindo propostas de demolição para ampliação viária. A iniciativa, contudo, enfrentou forte resistência da sociedade civil, que reivindicou a preservação do patrimônio histórico da cidade. Em 1982, a Eletrobrás transferiu o terreno ao município, e o prédio foi posteriormente tombado como patrimônio histórico e cultural nas esferas estadual e municipal. Após processo de restauração, o espaço foi reinaugurado em 1991 como centro cultural (Prefeitura de Porto Alegre, 2024a; 2024b).

A região da Praia de Belas também foi objeto de propostas urbanísticas desde o início do século XX. Já em 1929 circulavam ideias de saneamento e reforma da área, com o objetivo de criar uma extensa faixa de “litoral” urbanizado e um bairro planejado formado a partir de aterros. A proposta previa edificações de alto padrão e jardins, com a intenção de transformar a cidade em um polo turístico e oferecer à elite local um novo espaço de lazer (Petersen Filho, 1984).

O projeto de Pereira Paiva e Ubatuba de Faria, de 1936, reforçava essa perspectiva ao propor aterros de grande escala destinados à criação de um bairro residencial planejado, arborizado e acompanhado por atividades comerciais e de serviços. No encontro das avenidas previstas na desembocadura do Riacho, seria implantado o chamado “Parque das Confluências”, estruturado em torno de um monumento central. O bairro também funcionaria como um balneário urbano, permitindo amplo acesso às praias de água doce após a reurbanização (Bohrer, 2001; Burin, 2008). A proposta foi retomada no projeto de Pereira Paiva e Fayet, de 1953, no qual o contato com o Guaíba seria ampliado por meio de estruturas de lazer, incluindo marina pública e ancoradouros (Burin, 2008).

A dificuldade de atrair investimentos privados, aliada à ocupação da área por órgãos públicos e parques pouco conectados ao Guaíba, fez com que a orla central permanecesse por décadas subutilizada. Entre 2000 e 2010 destacam-se duas iniciativas relevantes. Em 2000 foi inaugurado o Anfiteatro Pôr-do-Sol, espaço destinado à realização de eventos culturais ao ar livre, com capacidade para aproximadamente 70 mil pessoas. Atualmente encontra-se desativado. Em 2008 foi inaugurada a sede da Fundação Iberê Camargo, construída em terreno cedido pelo governo do Estado próximo ao antigo Estaleiro Só, constituindo um centro cultural integrado à paisagem do Guaíba (Timmers, 2011; Rodrigues, 2019).

O processo contemporâneo de revitalização da orla central ganhou impulso em 2011, quando o prefeito José Fortunati convidou o arquiteto Jaime Lerner para elaborar um projeto urbanístico abrangendo os Trechos 1, 2 e 3 da orla. A contratação

ocorreu por inexigibilidade de licitação, fundamentada no notório saber do profissional (Oliveira; Misoczky, 2016). O valor estimado do contrato foi de aproximadamente 2,1 milhões de reais.

Com base nesse projeto, o município decidiu transformar os Trechos 1 e 3 em parques públicos e conceder à iniciativa privada a exploração do Trecho 2. Para viabilizar as intervenções públicas foi criado o programa “Organicidade e Requalificação do Espaço Urbano, do Lazer e do Acesso e Mobilidade de Porto Alegre” (ORLA-POA). As obras foram financiadas por recursos municipais e por empréstimo de 92 milhões de dólares obtido junto ao Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe (CAF), com pagamento previsto ao longo de 16 anos (CAF, 2016).

As obras do Trecho 1 foram executadas entre 2015 e 2018, resultando na criação da Orla Moacyr Scliar. O espaço passou a contar com ciclovia, passeio público, mirantes, quadras esportivas, ancoradouro turístico, bares, restaurante panorâmico e sistema de iluminação característico, composto por postes inclinados e piso iluminado (Prefeitura de Porto Alegre, 2023a).

Já o Trecho 3, inaugurado em 2021, foi concebido com foco na prática esportiva e na contemplação da paisagem do Guaíba. O espaço reúne 29 quadras esportivas destinadas a diferentes modalidades, além da maior pista de skate da América Latina. Em homenagem ao arquiteto responsável pelo projeto, o parque recebeu o nome de Orla Jaime Lerner (Prefeitura de Porto Alegre, 2023b).

O Trecho 2 foi reservado para exploração por meio de concessão à iniciativa privada. O edital de licitação, lançado em 2020, previa investimentos aproximados de 70 milhões de reais em infraestrutura e manutenção do espaço. O projeto contempla equipamentos públicos como área para eventos, parque infantil, cachorródromo, teatro, apoio náutico, estacionamento, decks de contemplação e ciclovias (Prefeitura de Porto Alegre, 2020b).

Em contrapartida, o concessionário poderia explorar economicamente o espaço por 35 anos, por meio de receitas provenientes de eventos, estacionamentos,

bares, restaurantes, atividades náuticas, publicidade e locação de equipamentos. O lucro estimado ultrapassaria 500 milhões de reais. O município, contudo, optou por cancelar o primeiro edital antes da conclusão do processo licitatório, a fim de revisar o modelo econômico adotado.

Ainda quanto ao Trecho 1, recentemente, após certame licitatório finalizado, foi realizada uma concessão de exploração privada. A licitação vinculou a administração do Trecho 1 à realização de obras de infraestrutura do Parque Harmonia. A exploração privada conjunta dos dois espaços por 35 anos necessitará um investimento de cerca de 31 milhões de reais, prometendo-se ganhos de cerca de 500 milhões de reais (Prefeitura de Porto Alegre, 2020a). Já está em curso a elaboração de uma concorrência pública para o Trecho 3 da Orla Central.

### **Orla do Estaleiro Só e o empreendimento Parque Pontal**

Na década de 1850, Porto Alegre possuía uma fundição de metais mantida por Antônio Henriques da Fonseca e José Manuel da Silva Só. A empresa ganhou relevância ao fornecer produtos às tropas brasileiras durante a Guerra do Paraguai, expandindo posteriormente suas atividades para a construção naval na margem norte do Guaíba, passando a ser conhecida como “Estaleiro Só”. Em 1949, a fábrica foi transferida para a margem sul do lago, atual bairro Cristal, em área aterrada que passou a abrigar amplas instalações industriais. Com a crise do setor naval brasileiro, a empresa decretou falência em 1995 (Bueno; Taitelbaum, 2009).

Em razão de disputas entre os credores da massa falida, o terreno permaneceu abandonado por décadas. Três leilões foram realizados sem interessados, em grande parte devido ao regime urbanístico então vigente, que restringia o uso do local a atividades vinculadas à indústria naval. Diante desse cenário, foi promulgada em 2002 a Lei Complementar nº 470, que alterou o regime urbanístico da área. A nova legislação passou a permitir atividades comerciais e de serviços, bem como equipamentos especiais, como arenas esportivas e marinas, mantendo a proibição

de usos habitacionais, industriais e de comércio atacadista. A lei também determinou que a implantação de edificações deveria ser precedida de Estudo de Viabilidade Urbanística (EVU) e estabeleceu a obrigatoriedade da construção de um parque urbano com acesso público à orla.

Em 2003, a construtora Tilton Brugger adquiriu a área em leilão por aproximadamente sete milhões de reais. Em 2006 foi apresentado o projeto denominado “Pontal do Estaleiro”, que, além de outras construções, previa cinco torres residenciais. A inclusão de habitações contrariava diretamente o regime urbanístico então vigente, que vedava esse tipo de uso (GaúchaZH, 2018).

Diante disso, em 2008 foi protocolado na Câmara Municipal o Projeto de Lei Complementar nº 06/2008, com o objetivo de retirar a proibição de uso residencial na área. A proposta gerou forte mobilização de moradores e movimentos sociais, que criticavam os impactos urbanísticos do empreendimento, incluindo o aumento do fluxo de veículos, possíveis alterações na circulação de ventos e a obstrução da paisagem do pôr do sol no Guaíba. Após intenso debate e sucessivos adiamentos de votação, o projeto foi aprovado pela Câmara. Segundo Timmers (2011, p. 115), a controvérsia evidenciava a disputa entre interesses privados e a preservação do caráter público da orla da cidade.

Encaminhado para sanção, o projeto foi vetado pelo prefeito José Fogaça, sob o argumento de que a divergência de posições demonstrava ausência de consenso na opinião pública. Em seguida, o Poder Executivo encaminhou nova proposta legislativa prevendo a realização de consulta pública. O novo regime urbanístico foi aprovado pela Lei Complementar nº 614, de 2009, que estabeleceu diversas contrapartidas urbanísticas ao empreendedor, incluindo obras de proteção contra cheias, implantação de via pública, praça, trapiche e equipamentos urbanos, além da obrigatoriedade de manutenção de uma faixa pública urbanizada de, no mínimo, 60 metros junto à orla, com acesso irrestrito ao Guaíba.

Embora a nova lei tenha autorizado a construção de edificações residenciais, a pressão de movimentos sociais resultou na inclusão de dispositivo que determinava a realização de consulta pública entre os eleitores de Porto Alegre para deliberar sobre o uso habitacional da área (Marx; Moroso; Fedozzi, 2022).

Após a promulgação da lei, a empresa B M Par, responsável pelo empreendimento naquele momento, anunciou a desistência da construção de torres residenciais. Ainda assim, a consulta pública foi mantida. Realizada em agosto de 2009, contou com a participação de mais de 22 mil eleitores, dos quais 80,7% manifestaram-se contrários à implantação de habitações no local (GaúchaZH, 2018; Oliveira, 2020). Em razão desse resultado, o regime urbanístico da área consolidou-se mantendo a proibição do uso residencial.

Nos anos seguintes, o projeto passou por novas reformulações. Em 2012 foi apresentado estudo para a construção de uma torre comercial e, em 2015, realizaram-se audiências públicas para discutir o futuro do espaço. Em 2016, em parceria com a construtora Melnick Even, o empreendimento foi redesenhado e passou a ser denominado “Pontal”. Após aprovação municipal, as obras tiveram início em 2019 e a inauguração ocorreu em 2023.

O complexo possui cerca de 114 mil m<sup>2</sup> de área construída, incluindo shopping center, loja de grande porte, torre de 24 andares destinada a hotel, centro de eventos, escritórios e serviços de saúde, além de um parque público voltado para a orla (Fagundes, 2022; Melnick, 2018).

O Parque Pontal, localizado às margens do Guaíba, ocupa aproximadamente 29 mil m<sup>2</sup> e foi implantado em área doada ao município pelo empreendedor. O espaço conta com áreas arborizadas, píeres, mirantes e escadarias voltadas à contemplação da paisagem, além de equipamentos urbanos como bancos, aparelhos de ginástica, playground e bicicletário. Elementos de valorização histórica também foram incorporados, incluindo memorial do antigo Estaleiro Só, maquete da antiga fábrica, janela arqueológica referente à Estação do Asseio Público e obras comemorativas aos

250 anos de Porto Alegre (GaúchaZH, 2022; Prefeitura de Porto Alegre, 2023c). Embora o parque possua uso público, estudos indicam que sua gestão permanece vinculada ao empreendimento privado, funcionando também como elemento de valorização imobiliária do complexo (Soares et al., 2022).

O empreendimento apresenta significativo potencial econômico. À época de seu lançamento, unidades comerciais eram ofertadas por valores próximos de um milhão de reais (Fagundes, 2022). A estratégia de marketing destacou o caráter exclusivo do empreendimento, enfatizando sua localização privilegiada junto ao Guaíba e a escassez de áreas privadas com acesso direto à orla, o que reforça seu potencial de valorização imobiliária (Fonseca, 2019).

A partir da análise realizada neste capítulo sobre as intervenções no Cais Mauá, na Orla Central e no Parque Pontal percebe-se a adoção de distintos modelos de intervenção urbana na orla do Guaíba. Enquanto a revitalização da Orla Central foi conduzida majoritariamente pelo poder público, com foco na qualificação de espaços de lazer e convivência coletiva, os projetos do Cais Mauá e do Parque Pontal revelam arranjos institucionais mais complexos, marcados pela participação de agentes privados e pela adoção de instrumentos urbanísticos voltados à viabilização de empreendimentos de grande porte. Tais experiências demonstram que a reconfiguração da orla de Porto Alegre tem ocorrido por meio de estratégias diversas, que combinam interesses públicos e privados, disputas políticas e mecanismos de participação social.

## CONCLUSÃO

A análise desenvolvida ao longo deste estudo permitiu compreender a orla do Guaíba como um espaço central na formação urbana e na dinâmica contemporânea da cidade de Porto Alegre. No primeiro capítulo, observou-se que a relação da cidade com o lago foi marcada por transformações históricas significativas. Inicialmente associada às atividades portuárias, comerciais e industriais que impulsionaram o

crescimento urbano, a orla passou, ao longo do tempo, por processos de afastamento físico e simbólico da população, decorrentes tanto das mudanças econômicas quanto das próprias formas de ocupação e infraestrutura implantadas na região.

Nesse contexto, as transformações recentes evidenciam um movimento de reaproximação da cidade com o Guaíba, impulsionado por políticas públicas e projetos de requalificação urbana que buscam ressignificar esse espaço estratégico. Como demonstrado no segundo capítulo, diferentes iniciativas foram implementadas com o objetivo de promover a revitalização da orla, envolvendo distintos modelos de intervenção e variados arranjos institucionais.

A análise das intervenções realizadas no Cais Mauá, na Orla Central e no Parque Pontal evidencia a adoção de distintos modelos de intervenção urbana na orla do Guaíba. A revitalização da Orla Central representa uma intervenção conduzida predominantemente pelo poder público, voltada à ampliação e qualificação dos espaços de lazer e convivência coletiva, fortalecendo o acesso da população ao lago e contribuindo para a valorização do espaço público. Por sua vez, os projetos do Cais Mauá e do Pontal do Estaleiro evidenciam a crescente presença de agentes privados nos processos de transformação urbana, revelando modelos de desenvolvimento que articulam interesses econômicos, valorização imobiliária e reconfiguração territorial.

Essas experiências demonstram que a requalificação da orla de Porto Alegre não constitui um processo homogêneo, mas sim um campo de disputas e negociações entre diferentes atores sociais, políticos e econômicos. Ao mesmo tempo em que tais intervenções possibilitam a recuperação de áreas degradadas e a ampliação de usos urbanos qualificados, também suscitam debates acerca da preservação do caráter público da orla, do acesso democrático aos espaços e dos impactos decorrentes da valorização imobiliária.

Dessa forma, verifica-se que o futuro da orla do Guaíba depende da construção de políticas urbanas capazes de equilibrar os interesses públicos e privados envolvidos nesses processos, assegurando que a valorização deste território estratégico se traduza, efetivamente, em benefícios coletivos para a cidade e para seus habitantes.

## REFERÊNCIAS

- ABALOS JUNIOR, José Luis. **Um Porto em Contradição**: Memória Política, Engajamento e Revitalização Urbana na Proposta de Requalificação do Cais Mauá de Porto Alegre. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social). Programa de Pós-graduação em Antropologia Social, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.
- ABREU FILHO, Silvio Belmonte. **Porto Alegre como Cidade Ideal**: Planos e Projetos Urbanos para Porto Alegre. Tese (Doutorado em Arquitetura). Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.
- ALFONSIN, Betânia de Moraes; LAHORGUE, Mário Leal; MARX, Vanessa. O Plano Diretor de Porto Alegre: entre alterações e resistências. In: Vanessa Marx, Luciano Fedozzi, Heleniza Campos. (Org.). **Reforma Urbana e Direito à Cidade-Porto Alegre**. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022, p. 169-188.
- ALVES, Augusto. **A Construção do Porto de Porto Alegre 1895-1930**: Modernidade Urbanística como Suporte de Projeto de Estado. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Ambiental). Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005.
- ALMEIDA, Maria Soares de. **Transformações Urbanas**: Atos, Normas, Decretos, Leis na Administração da Cidade. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais e Urbanas). Programa de Pós-Graduação em Estruturas Ambientais e Urbanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.
- BOHRER, Maria Dalila. **O Aterro Praia de Belas e o Aterro do Flamengo**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Programa de Pós-graduação em Arquitetura. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.
- BUENO, Eduardo; TAITELBAUM, Paula. **Indústria de Ponta**: Uma História da Industrialização do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: FIERGS, 2009.
- BURIN, Carolina Wolff. **Canalização do Arroio Dilúvio em Porto Alegre**: Ambiente Projetado x Ambiente Construído. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.
- CARVALHO, Moacyr Ribeiro. **Dicionário de Tupi (Antigo) Português**. Salvador: [s.n.], 1987.
- FAGUNDES, Júlia Ribes. **Projetos Especiais em Porto Alegre**: Análise do Instrumento Urbanístico, Sua Gestão e Repercussões no Contexto do Planejamento Urbano Flexível. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2022.
- FEDOZZI, Luciano. **O Poder da Aldeia: Gênese e História do Orçamento Participativo de Porto Alegre**. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2000.
- FERNANDES, Karina Macedo Gomes. **Direito à Cidade, Colonialidade e Território**: Disputa pelo Cais Mauá, em Porto Alegre. Tese (Doutorado em Direito). Programa de Pós-Graduação em Direito Público, Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), São Leopoldo, 2019.

FONSECA, Cauê. Avançam projetos privados que devem mudar a cara de trecho sul da orla do Guaíba. **Zero Hora**. Porto Alegre, 16 de ago. de 2019. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2019/08/avancam-projetos-privados-que-devem-mudar-a-cara-de-trecho-sul-da-orla-do-guaiba-cjzeqscet03l201qmxwl0sxji.html>. Acesso em: 19 dez. 2023.

FRANCO, Sergio da Costa. **Porto Alegre**: Guia Histórico. 5 ed. Porto Alegre: Edigal, 2018.

GAÚCHAZH. **Estaleiro Só**. 2018. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2018/06/estaleiro-so-quase-20-anos-de-polemicas-e-discussoes-em-porto-alegre-ate-a-construcao-do-pontal-cjica3knh00l01thvuamw8on.html>. Acesso em: 19 dez. 2023.

GAÚCHAZH. **Parque Pontal é Oficialmente Inaugurado em Porto Alegre**. 2022. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2022/11/parque-do-pontal-e-oficialmente-inaugurado-em-porto-alegre-clay5778h004d0170w7pwnuwl.html>. Acesso em 19 dez. 2023.

GOMES, Luciano Costa. **Camponeses e pequenos escravistas**: estrutura econômica, reprodução social e vínculos extradomiciliares de produtores rurais em Porto Alegre e Viamão, décadas finais do século XVIII. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Leilão confirma consórcio Pulsa RS como vencedor da concessão do Cais Mauá**. 2024. Disponível em: <https://www.estado.rs.gov.br/leilao-confirma-consorcio-pulsa-rs-como-vencedor-da-concessao-do-cais-maua>. Acesso em: 11 mai. 2024.

HUYER, André. **A Ferrovia do Riacho**: Um Caminho para Urbanização da Zona Sul de Porto Alegre. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre**: História e Vida da Cidade. Porto Alegre: UFRGS, 1973.

MARX, Vanessa; MOROSO, Karla; FEDOZZI, Luciano. Reivindicações e as lutas urbanas em Porto Alegre. In: Vanessa Marx, Luciano Fedozzi, Heleniza Campos. (Org.). **Reforma Urbana e Direito à Cidade-Porto Alegre**. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022, p. 189-207.

MARZULO, Eber Pires et. al. **Cais Cultural**: Diretrizes Gerais – Proposta de Ocupação do Cais do Porto de Porto Alegre. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2021.

MENEGAT, Rualdo. **Atlas Ambiental de Porto Alegre**. 3 ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2006.

MONTEIRO, Charles. **Breve História de Porto Alegre**. Porto Alegre: Editora da Cidade, 2012.

MELNICK EVEN. **Prospecto de Distribuição Pública de Unidades Autônomas Imobiliárias Hoteleiras e de Partes Ideais de Unidades Autônomas Imobiliárias Hoteleiras objeto de Contratos de Investimento Coletivo no EMPREENDIMENTO PONTAL**. 25 de junho de 2020. Disponível em: <http://www.melnickeven.com.br/pontal/hotel/pdf/1.prospecto-resumido.pdf>. Acesso em 18 de dez. de 2023.

---

OLIVEIRA, Clarice Misoczky de. A produção do espaço urbano na orla de Porto Alegre, Brasil. **Revista de Urbanismo**, n. 42, p. 17-31, 2020.

OLIVEIRA, Clarice Misoczky de; MISOCZKY, Maria Ceci. Urban entrepreneurialism in fifa World Cup host cities: the case of Porto Alegre. **Organizações & Sociedade**, v. 23, n. 79, p. 624-645, out/dez. 2016.

OLIVEIRA FILHO, João Telmo. **A participação popular no planejamento urbano**: A experiência do plano diretor de Porto Alegre. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Ambiental). Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. 9 ed. Porto Alegre: Martins Livreiro, 2014.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Memória Porto Alegre**: Espaços e Vivências. Porto Alegre: UFRGS, 1991.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O Cotidiano da República**. Porto Alegre: UFRGS, 1990.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O Imaginário da Cidade**: Visões Literárias do Urbano. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

PETERSEN FILHO, Germano. **Porto Alegre**: História e Urbanização. 2 ed. Canoas: Editora La Salle, 1984.

POZZOBON, Regina Maria. **Participação e planejamento urbano**: o processo de elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

PRESTES, Antônio João Dias. Porto Alegre em Tempo de Praia: a Cidade e as Praias do Guaíba entre os Anos 1940 e o Início dos Anos 1970. **Revista Historiar**, v. 02, p. 3, 2008.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Ficha Técnica do Projeto – Edital de Concessão Parque Harmonia e Trecho 1 da Orla**. 2020a. Disponível em: [https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/ppp/usu\\_doc/teaser\\_geral\\_harmonia.pdf](https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/ppp/usu_doc/teaser_geral_harmonia.pdf). Acesso em: 24 dez. 2023.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Factsheet do Projeto – Edital de Concessão do Trecho 2 do Parque da Orla do Guaíba**. 2020b. Disponível em: [https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/ppp/usu\\_doc/teaser\\_licitacao\\_parque\\_da\\_orla\\_vf.pdf](https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/ppp/usu_doc/teaser_licitacao_parque_da_orla_vf.pdf). 2020. Acesso em: 24 dez. 2023.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Orla Moacyr Scliar**. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/smamus/orla-moacyr-scliar>. 2023a. Acesso em: 4 jan. 2024.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Parque Jaime Lerner** (Trecho 3 da Orla). Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/smamus/parque-jaime-lerner-trecho-3-da-orla>. 2023b. Acesso em: 4 jan. 2024.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Parque Pontal**. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/smamus/parque-pontal>. 2023c. Acesso em: 19 dez. 2023.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Trajatória da Usina Termelétrica do Gasômetro**. 2024a. Disponível em: [https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smc/usu\\_doc/trajetoria\\_usina\\_do\\_gasometro.pdf](https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smc/usu_doc/trajetoria_usina_do_gasometro.pdf). Acesso em: 21 fev. 2024.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Usina do Gasômetro**. 2024b. Disponível em: [https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smc/usu\\_doc/historico\\_usina\\_gasometro\\_1.pdf](https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smc/usu_doc/historico_usina_gasometro_1.pdf). Acesso em: 21 fev. 2024.

RIBEIRO, Eduardo Paiva. **O Cais do Porto em Disputa: o Projeto, as Narrativas e o Cenário Possível**. Dissertação (Programa de Planejamento Urbano e Regional). Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2021.

RODRIGUES, Manoela Barboza. **A Orla de Guaíba em Transformação: Pontal do Estaleiro, o Grande Projeto Urbano da Orla Central em Porto Alegre/RS**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2019.

SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE RIO GRANDE. **Termo de Rescisão Unilateral do Contrato de Arrendamento nº 001/2010**. Celebrado entre a Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG, e a Empresa Cais Mauá do Brasil S.A., Relativo à Área Constituída do Complexo Cais Mauá de Porto Alegre. 2019.

TIMMERS, Juliano da Costa Machado. **Análise das Relações entre Setor Público e Privado na Produção de Espaço Urbano: O Caso das Áreas Específicas de Renovação da Orla do Guaíba em Porto Alegre**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL. **Cheias no Rio Grande do Sul: Base de dados e informações geográficas na Região Hidrográfica do Lago Guaíba e na Lagoa dos Patos – 2024**. Disponível em: <https://storymaps.arcgis.com/stories/a81d69f4bccf42989609e3fe64d8ef48>. Acesso em: 11 mai. 2024.

VIEIRA, Otávio Augusto Diniz. **As Revitalizações do Espaços Portuários de Puerto Madeiro – Buenos Aires – e do Cais Mauá – Porto Alegre – e suas Relações com o Entorno, por uma Análise de Aproximação**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

## Autoria

### 1 Carla Froener

Doutora em Políticas Públicas pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Mestre em Direito pela Universidade La Salle, Professora

<https://orcid.org/0000-0001-8010-3330> • [carlafroener@gmail.com](mailto:carlafroener@gmail.com)

## Como citar este artigo

FROENER, C. A transformação da orla de Porto Alegre: percurso histórico e políticas públicas urbanas. **InterAção**, Santa Maria, v. 17, n. 2, e96222, p. 1-27, jun. 2026. DOI 10.5902/1980509896222. Disponível em: <https://dx.doi.org/10.5902/2357797596222>. Acesso em: dia mês abreviado. ano.