



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO E URBANO REGIONAL
PROPUR/UFRGS

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**INTERVENÇÕES URBANAS COM DIFERENTES TIPOS DE ENVOLVIMENTO
PÚBLICO E PRIVADO: UMA ANÁLISE PERCEPTIVA DE TRÊS PROJETOS PARA
A ORLA DO GUAÍBA**

Mestranda

Vitoria Gonzatti de Souza

Professor Orientador

Antônio Tarcísio da Luz Reis, PhD

Porto Alegre

2020

VITORIA GONZATTI DE SOUZA

**INTERVENÇÕES URBANAS COM DIFERENTES TIPOS DE ENVOLVIMENTO
PÚBLICO E PRIVADO: UMA ANÁLISE PERCEPTIVA DE TRÊS PROJETOS PARA
A ORLA DO GUAÍBA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Tarcísio da Luz Reis

Porto Alegre

2020

CIP - Catalogação na Publicação

Souza, Vitoria Gonzatti de
Intervenções urbanas com diferentes tipos de
envolvimento público e privado: uma análise perceptiva
de três projetos para a orla do Guaíba / Vitoria
Gonzatti de Souza. -- 2020.
442 f.
Orientador: Antônio Tarcísio da Luz Reis.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa
de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional,
Porto Alegre, BR-RS, 2020.

1. Projetos de intervenção urbana. 2. Envolvimento
público e privado. 3. Percepção dos usuários. 4. Orla
da cidade. I. Reis, Antônio Tarcísio da Luz, orient.
II. Título.

**INTERVENÇÕES URBANAS COM DIFERENTES TIPOS DE ENVOLVIMENTO
PÚBLICO E PRIVADO: UMA ANÁLISE PERCEPTIVA DE TRÊS PROJETOS
PARA A ORLA DO GUAÍBA**

VITORIA GONZATTI DE SOUZA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Banca examinadora:

Prof^a. Dr^a. Maria Cristina Dias Lay

(Examinadora Externa – Docente aposentada /UFRGS)

Prof^a. Dr^a. Vanessa Marx

(Examinadora Externa – PPGS / UFRGS)

Prof^a. Dr^a. Maria Soares de Almeida

(Examinadora Interna – PROPUR / UFRGS)

Orientador e presidente da banca:

Prof. Dr. Antônio Tarcísio da Luz Reis

Porto Alegre, 29 de setembro de 2020

(data da defesa)

AGRADECIMENTOS

Agradeço minha família, pelo constante e valioso apoio ao longo desta caminhada. Celina, Everlise, Francisco e Marcus, cada um de vocês me deu suporte, companhia, um sorriso ou um abraço nos momentos que precisei, desde a decisão de fazer o mestrado até a conclusão da pesquisa.

Agradeço ao meu orientador Tarcísio, pela dedicação e atenção. Agradeço às colegas da linha de pesquisa, pela troca de conhecimentos e dicas.

Agradeço aos amigos pela compreensão, principalmente por entenderem a minha ausência em alguns momentos, mas também pelo apoio e pela torcida. Aos amigos que conheci no PROPUR, que tornaram as aulas mais leves e divertidas, e a fase da escrita um pouco menos solitária – mesmo separadamente, sabíamos que estávamos enfrentando os mesmos desafios e nos apoiávamos.

Também agradeço aos participantes que contribuíram para a realização desta pesquisa, os gestores públicos que me receberam de forma prestativa. Agradeço às pessoas anônimas, que aceitaram ceder um pouco do seu tempo para ouvir uma desconhecida. Especialmente no período que atravessamos, é gratificante receber uma demonstração de confiança no potencial de uma pesquisa.

Agradeço à Capes pela bolsa, que possibilitou a dedicação para o desenvolvimento deste trabalho. Agradeço à UFRGS, uma universidade pública, que me proporcionou todo o suporte através de salas para estudo, bibliotecas, acesso às publicações online – nacionais e internacionais – de forma gratuita, auxílio para participação em congressos e, com tudo isso, uma boa vivência acadêmica. Agradeço ao PROPUR, a todos os professores e professoras com quem tive a oportunidade de aprender, e à secretaria, pelo trabalho dedicado.

Enfim, a Universidade é um ambiente apaixonante e, sobretudo, libertador, e eu sou grata por tudo o que ela me proporcionou desde a graduação.

A realização deste trabalho não teria sido possível sem o apoio de todas estas pessoas e sem viver todas essas experiências na minha vida nos últimos 3 anos. O meu maior obrigado!

RESUMO

Esta pesquisa trata de intervenções urbanas em orla com diferentes tipos de envolvimento público e privado e como essas intervenções são percebidas pela população da cidade. Assim, embora existam distintos tipos de envolvimento público e privado possibilitados pela legislação e seu uso em intervenções urbanas já seja abordado por outros estudos, identifica-se lacunas e falta de evidências conclusivas sobre se e como esses processos influenciam os espaços gerados, especialmente na realidade brasileira. Desta forma, foi definido o objetivo de avaliar propostas de intervenção urbana com diferentes tipos de envolvimento público e privado, a partir da abordagem perceptiva. Especificamente, foram selecionados 3 casos de projetos para áreas da orla de Porto Alegre, que permitem avaliar projetos de 3 tipos distintos de envolvimento público e privado: o projeto para o Cais Mauá, proposto a partir de envolvimento público-privado para planejamento conjunto com relação à requalificação do Cais; o projeto do Trecho 1 da Orla, relacionado a provisão de um espaço público pelo poder público através do processo de envolvimento por contratação, e o projeto para o Pontal do Estaleiro, com envolvimento público-privado para a provisão de novo espaço público a partir do planejamento e ação do setor privado. Para atingir os objetivos, os dados foram coletados através de múltiplos métodos, tais como: a aplicação de questionários via internet, a realização de entrevistas, e observações de comportamento. Os dados provenientes dos questionários foram analisados através de frequências e do teste estatístico Kendall W e as entrevistas foram transcritas e analisadas através de frequências e significados dos aspectos mencionados. Os resultados dos três casos avaliados evidenciam que o projeto originado de um processo coordenado pelo poder público, sem o envolvimento de empresas que fariam exploração comercial no local, foi efetivo no atendimento aos desejos da população. Nesse sentido, também identificou-se limitações referentes ao uso de critérios de otimização econômica e a desconsideração da capacidade do projeto de contemplar as demandas da população a partir do envolvimento privado nos projetos de intervenção urbana. Adicionalmente, edifícios de alturas elevadas e shoppings foram avaliados de forma muito negativa, indicando que este tipo de edificação e de uso não são desejáveis para a orla de Porto Alegre. Ainda, foi identificada a preferência por uma orla com predominância de espaços livres e sem descaracterização da paisagem natural. Assim, a partir dos aspectos desejáveis e indesejáveis pelos potenciais usuários dos espaços da orla, a presente pesquisa contribui para subsidiar a elaboração de diretrizes e futuros projetos para a área do Cais Mauá e áreas adjacentes ao Trecho 1 da Orla e ao Pontal do Estaleiro. Por fim, a metodologia aplicada reforça a possibilidade de captar as aspirações das pessoas com relação aos espaços urbanos, bem como suas percepções a respeito de propostas para tais espaços, de forma que tal procedimento pode ser utilizado como subsídio para consultas públicas antes da elaboração de projetos cujos impactos sejam de interesse coletivo.

Palavras-chave: Projetos de intervenção urbana. Envolvimento público e privado.
Percepção dos usuários. Orla da cidade.

ABSTRACT

This research addresses urban interventions on waterfront with different types of public and private involvement, and how these interventions are perceived by the city's population. Thus, although there are different types of public and private involvement made possible by legislation, and which its use in urban interventions has been already addressed by other studies, gaps and lack of conclusive evidence are identified about whether and how these processes influence the spaces generated, especially regarding the Brazilian reality. Therefore, the defined objective was to evaluate proposals for urban intervention with different types of public and private involvement, based on the perceptual approach. Specifically, 3 cases were selected with projects for areas on the Porto Alegre's waterfront, which allow evaluating projects of 3 different types of public and private involvement: the project for Cais Mauá, proposed from public-private involvement for joint planning in relation to the requalification of the Cais; the project of Trecho 1 da Orla, related to the provision of public space by the public sector through the contracting process, and the project for Pontal do Estaleiro, with public-private involvement for the provision of a new public space from the private sector's planning and action. To achieve the objectives, data were collected using multiple methods, such as: online questionnaires, interviews, and behavioral observations. The data from the questionnaires were analyzed using frequencies and the Kendall W statistical test, and the interviews were transcribed and then analyzed by frequencies and meanings of the mentioned aspects. The results of the three evaluated cases show that the project originated from a process coordinated by the government, without the involvement of companies that would do commercial exploitation on the spot, was effective in meeting the wishes of the population. Limitations were also identified regarding the use of economic optimization criteria and the disregard of the project's capacity to meet the demands of the population through private involvement in urban intervention projects. In addition, tall buildings and shopping malls were rated very negatively, indicating that this type of building and use are not desirable for the Porto Alegre's waterfront. Still, the preference for a waterfront with predominant open spaces and without mischaracterization of the natural landscape was identified. Thus, from the desirable and undesirable aspects by potential users of the waterfront spaces, this research contributes to support the development of guidelines and future projects for the area of Cais Mauá and areas adjacent to Trecho 1 da Orla and Pontal do Estaleiro. Finally, the applied methodology reinforces the possibility of capturing people's aspirations in relation to urban spaces, as well as their perceptions regarding proposals for such spaces, so that this procedure can be used as a contribution for public consultations before the elaboration of projects whose impacts are of collective interest.

Keywords: Urban intervention projects. Public and private involvement. Users' perception. Waterfront.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 2. 1.: Iniciativas para o estabelecimento de cooperação público-privada para intervenções urbanas	36
Figura 2. 2.: Caracterização das políticas públicas	45
Figura 2. 3.: Inner Harbor, na cidade de Baltimore.....	57
Figura 2. 4.: Boston Harbor - área portuária requalificada em Boston	58
Figura 2. 5.: Distrito das Docklands, em Londres.....	59
Figura 2. 6.: Puerto Madero, em Buenos Aires	60
Figura 2. 7.: Estação das Docas, em Belém	61
Figura 2. 8.: Porto Maravilha, no Rio de Janeiro	62
Figura 2. 9.: Processo de formação da imagem do ambiente	76
Figura 3. 1.: Localização dos projetos de intervenção na Orla do Guaíba e em suas proximidades	86
Figura 3. 2.: Orla entre o Cais Mauá e o Pontal do Estaleiro	86
Figura 3. 3.: Barra Shopping Sul e os edifícios Cristal Tower, Diamond Tower e Résidence du Lac.....	87
Figura 3. 4.: Ilustração do projeto de requalificação do Cais Mauá.....	87
Figura 3. 5.: Trecho 1 da Orla do Guaíba.....	88
Figura 3. 6.: Novo prédio do Foro Central (à esquerda) e complexo de uso misto da incorporadora Maiojama (à direita).....	88
Figura 3. 7.: Ilustração do projeto do empreendimento Pontal	88
Figura 3. 8.: Ilustração do projeto do empreendimento Golden Lake.....	88
Figura 3. 9.: Ilustração do projeto do complexo de uso misto ao lado do Estádio Beira-Rio	88
Figura 3. 10.: Ilustração do projeto base para PPP do trecho 2 da Orla do Guaíba.....	88
Figura 3. 11.: Ilustração do projeto para o Trecho 3 da Orla do Guaíba	89
Figura 3. 12.: Requalificação do setor Docas – Torres para Hotel e Escritórios	92
Figura 3. 13.: Requalificação do setor Docas - praça e centro de eventos	92
Figura 3. 14.: Requalificação do setor Armazéns - Pórtico e Guindastes	93
Figura 3. 15.: Requalificação do setor Armazéns - uso interno dos armazéns	93
Figura 3. 16.: Requalificação dos espaços abertos – áreas verdes	93
Figura 3. 17.: Requalificação dos espaços abertos – equipamentos de lazer e de ginástica	93
Figura 3. 18.: Requalificação do setor Gasômetro – Centro Comercial	94
Figura 3. 19.: Vista aérea do Trecho 1 da Orla do Guaíba anterior a reforma	97
Figura 3. 20.: Trecho 1 da Orla do Guaíba anterior à reforma - gramado da área inferior	97
Figura 3. 21.: Trecho 1 da Orla do Guaíba anterior à reforma - quiosques de alimentação na área superior	97
Figura 3. 22.: Vista do projeto - perspectiva aérea.....	98
Figura 3. 23.: Vista do projeto - área próxima ao restaurante panorâmico.....	98
Figura 3. 24.: Área do Trecho 1 da Orla do Guaíba após a reforma	99
Figura 3. 25.: Trecho 1 da Orla do Guaíba sendo utilizado, após a reforma.....	99
Figura 3. 26.: Projeto divulgado em 2010.....	101
Figura 3. 27.: Projeto divulgado em 2015.....	101

Figura 3. 28.: Projeto divulgado em 2019.....	101
Figura 3. 29.: Parque do Pontal.....	102
Figura 3. 30.: Parque Pontal Shopping	102
Figura 3. 31.: Torre de consultório, escritórios, hotel, eixo da saúde e Espaço Pontal	102
Figura 3. 32.: Equipamentos para a prática de exercícios físicos, espaços para sentar e quiosque de alimentação.....	103
Figura 3. 33.: Estande de vendas.....	103
Figura 3. 34.: Área de recreação infantil com brinquedo inflável instalado esporadicamente	103
Figura 3. 35.: Mesas do quiosque de alimentação	103
Figura 3. 36.: Vista aérea do protótipo do Parque Pontal e obras do Empreendimento Pontal - fevereiro de 2019.....	104
Figura 3. 37.: 3 edifícios de até 100m de altura	105
Figura 3. 38.: Terceira doca: prédio antigo, praça e estacionamento.....	105
Figura 3. 39.: Guindastes	105
Figura 3. 40.: Identificação dos armazéns.....	105
Figura 3. 41.: Uso comercial nos armazéns (interno).....	106
Figura 3. 42.: Uso comercial nos armazéns (externo).....	106
Figura 3. 43.: Uso dos armazéns para praça de alimentação	106
Figura 3. 44.: Prédio antigo existente entre os armazéns	106
Figura 3. 45.: Shopping center	106
Figura 3. 46.: Praça com área verde	106
Figura 3. 47.: Praça com equipamentos de lazer e ginástica	106
Figura 3. 48.: Arquibancadas	107
Figura 3. 49.: Mirantes	107
Figura 3. 50.: Decks	107
Figura 3. 51.: Passarelas sobre o Guaíba.....	107
Figura 3. 52.: Bares.....	107
Figura 3. 53.: Restaurante Panorâmico.....	107
Figura 3. 54.: Ancoradouro para barcos de passeios turísticos.....	107
Figura 3. 55.: Ciclovia.....	107
Figura 3. 56.: Quadras esportivas	107
Figura 3. 57.: Academia ao ar livre.....	107
Figura 3. 58.: Equipamentos de recreação infantil	107
Figura 3. 59.: Iluminação da área inferior	107
Figura 3. 60.: Iluminação da área superior	107
Figura 3. 61.: Vegetação	107
Figura 3. 62.: Parque público	108
Figura 3. 63.: Edifício comercial	108
Figura 3. 64.: Shopping	108
Figura 3. 65.: Cais Mauá – setor Gasômetro.....	109
Figura 3. 66.: Cais mauá - armazéns	109
Figura 3. 67.: Cais Mauá: docas.....	109
Figura 3. 68.: Trecho 1 da Orla – gramado inferior	109
Figura 3. 69.: Trecho 1 da Orla – área próxima à usina	109
Figura 3. 70.: Área do pontal do estaleiro – vista aérea da perspectiva da cidade	110

Figura 3. 71.: Área do pontal do estaleiro – vista aérea da perspectiva do Guaíba	110
Figura 3. 72.: Trecho 1 da Orla do Guaíba – percurso realizado para observação de comportamento	126
Figura 4. 1.: Edifícios do setor Docas.....	146
Figura 4. 2.: Terceira doca, com prédio antigo restaurado para uso como centro de eventos, praça e estacionamento.....	152
Figura 4. 3.: Guindastes do Cais Mauá	161
Figura 4. 4.: Uso comercial dos armazéns	167
Figura 4. 5.: Uso dos armazéns para praça de alimentação	175
Figura 4. 6.: Prédio antigo existente entre os armazéns	181
Figura 4. 7.: Shopping center no setor gasômetro	186
Figura 4. 8.: Praça no Cais Mauá.....	190
Figura 4. 9.: Avaliação das propostas do projeto para o Cais Mauá identificada através de questionários	200
Figura 4. 10.: Avaliação das propostas do projeto para o Cais Mauá identificada através das entrevistas	200
Figura 4. 11.: Usuários do local contemplando o pôr do sol.....	204
Figura 4. 12.: Usina do Gasômetro fechada.....	207
Figura 4. 13.: Escultura Olhos Atentos.....	208
Figura 4. 14.: Trecho 1 da Orla em 2011, situação anterior à reforma.....	209
Figura 4. 15.: Trecho 1 da Orla em 2012, situação anterior à reforma.....	209
Figura 4. 16.: Trecho 1 da orla em 2020, situação após a reforma	209
Figura 4. 17.: Trecho 1 da orla em 2020, situação após a reforma	209
Figura 4. 18.: Arquibancadas	214
Figura 4. 19.: Localização das arquibancadas no Trecho 1 da Orla do Guaíba.....	214
Figura 4. 20.: Arquibancadas sem uso em horário de sol forte (18h13min)	216
Figura 4. 21.: Arquibancadas com pouco uso em horário de sol forte (18h37min)	216
Figura 4. 22.: Arquibancadas próximas a Usina do Gasômetro sendo utilizadas – terça-feira (19h03min)	217
Figura 4. 23.: Arquibancadas próximas a Usina do Gasômetro sendo utilizadas – sábado (19h00min)	217
Figura 4. 24.: Arquibancadas sendo utilizadas – sábado (18h47min)	217
Figura 4. 25.: Arquibancadas sendo utilizadas – sábado (18h51min)	217
Figura 4. 26.: Mirantes	217
Figura 4. 27.: Decks	218
Figura 4. 28.: Passarelas	218
Figura 4. 29.: Localização dos mirantes, decks e passarelas no Trecho 1 da Orla do Guaíba	218
Figura 4. 30.: Pessoas paradas junto à borda do mirante apreciando a paisagem	221
Figura 4. 31.: Pessoas sentadas no degrau do mirante	221
Figura 4. 32.: Pessoas sentadas no banco do deck tomando chimarrão	221
Figura 4. 33.: Pessoas sentadas no banco do deck.....	221
Figura 4. 34.: Pessoas sentadas em área sombreada pelos bancos do deck, de costas para o Guaíba	222
Figura 4. 35.: Pessoas junto às grades do deck contemplando o pôr do sol	222

Figura 4. 36.: Pessoas preparando-se para realizar atividade em grupo no deck..	222
Figura 4. 37.: Pessoas sentadas nas bordas do deck, junto ao gramado	222
Figura 4. 38.: Uso da passarela sobre a água – pessoas caminhando e paradas junto à borda, contemplando a paisagem	223
Figura 4. 39.: Bar.....	223
Figura 4. 40.: Localização dos bares no Trecho 1 da Orla do Guaíba	224
Figura 4. 41.: Pessoas ocupando as mesas externas do Bar sunset Poa – 19h15min	228
Figura 4. 42.: Pessoas ocupando as mesas externas do Bar Drinkeria Amberê - 19h27min.....	228
Figura 4. 43.: Omblerones fazendo sombra sobre as mesas externas dos bares – 18h57min.....	229
Figura 4. 44.: Omblerones fazendo sombra sobre as mesas externas dos bares – 18h46min.....	229
Figura 4. 45.: Localização do bar Drinkeria Amberê na curva do Trecho 1 e uso das suas mesas externas - Sábado – 18h43min	230
Figura 4. 46.: Pessoas paradas no gramado para apreciar apresentação musical na área externa do Bar do Espartano – 19h13min.....	230
Figura 4. 47.: Restaurante panorâmico	231
Figura 4. 48.: Localização do restaurante panorâmico no Trecho 1 da Orla do Guaíba	231
Figura 4. 49.: Uso da área externa do Restaurante 360 Poa Gastrobar	235
Figura 4. 50.: Uso interno do Restaurante Panorâmico	235
Figura 4. 51.: Ancoradouro para barcos de passeios turísticos.....	236
Figura 4. 52.: Localização do ancoradouro para barcos de passeios turísticos no Trecho 1 da Orla do Guaíba.....	236
Figura 4. 53.: Barco de passeio chegando ao ancoradouro e pessoas próximas às grades observando a paisagem	239
Figura 4. 54.: Pessoas contemplando a paisagem junto as grades da borda do ancoradouro	239
Figura 4. 55.: Pessoas observando os barco ancorado	239
Figura 4. 56.: Pessoas andando de skate na área de piso de concreto do ancoradouro	239
Figura 4. 57.: Grupo realizando apresentação musical na área de piso de concreto do ancoradouro	240
Figura 4. 58.: Grupo praticando atividade em área sombreada pela bilheteria do ancoradouro	240
Figura 4. 59.: Ciclovía.....	240
Figura 4. 60.: Localização da ciclovía no Trecho 1 da Orla do Guaíba	241
Figura 4. 61.: Uso intenso da ciclovía.....	244
Figura 4. 62.: Adulto e criança utilizando patinete na ciclovía	244
Figura 4. 63.: Trecho da Av. Edvaldo Pereira Paiva com o trânsito de automóveis interrompido, no sábado.....	244
Figura 4. 64.: Pedestres andando sobre a ciclovía, sábado	244
Figura 4. 65.: Quadra esportiva.....	245
Figura 4. 66.: Localização das quadras esportivas no Trecho 1 da Orla do Guaíba	245

Figura 4. 67.: Grupo de pessoas jogando vôlei na quadra esportiva	248
Figura 4. 68.: Grupo de pessoas jogando futebol na quadra esportiva	248
Figura 4. 69.: Pessoas jogando bola na área de piso de concreto próxima das quadras esportivas	248
Figura 4. 70.: Uso da última quadra esportiva para andar de skate e bicicleta	248
Figura 4. 71.: Academia ao ar livre.....	248
Figura 4. 72.: Localização dos equipamentos de academia ao ar livre no Trecho 1 da Orla do Guaíba.....	249
Figura 4. 73.: Adultos e idosos utilizando os equipamentos da academia ao ar livre	251
Figura 4. 74.: Adultos e idosos utilizando os equipamentos da academia ao ar livre	251
Figura 4. 75.: Criança brincando com equipamento da academia ao ar livre.....	252
Figura 4. 76.: Criança brincando com equipamento da academia ao ar livre.....	252
Figura 4. 77.: Equipamentos de recreação infantil	253
Figura 4. 78.: Localização dos equipamentos de recreação infantil no Trecho 1 da Orla do Guaíba.....	253
Figura 4. 79.: Uso dos equipamentos de recreação infantil – quarta-feira	256
Figura 4. 80.: Uso dos equipamentos de recreação infantil – domingo.....	256
Figura 4. 81.: Uso dos equipamentos de recreação infantil – sábado.....	256
Figura 4. 82.: Equipamentos infláveis para recreação infantil instalados pelo SESC – sábado	256
Figura 4. 83.: Iluminação noturna.....	257
Figura 4. 84.: iluminação ornamental no chão do passeio superior	259
Figura 4. 85.: Uso noturno da área iluminada: caminhada e andar de bicicleta – 21h08min.....	260
Figura 4. 86.: Uso noturno das arquibancadas iluminadas – 20h04min.....	260
Figura 4. 87.: Vegetação	261
Figura 4. 88.: Grupo de pessoas sentadas próximas às árvores	264
Figura 4. 89.: Pessoas sentadas na borda do passeio inferior em área sombreada	264
Figura 4. 90.: Pessoas sentadas com cadeiras de praia em área sombreada do passeio superior	265
Figura 4. 91.: Pessoa sentada na borda da ciclovia em área sombreada.....	265
Figura 4. 92.: Pessoas sentadas no gramado em áreas sombreadas enquanto áreas ensolaradas na grama e nas arquibancadas estão vazias.....	265
Figura 4. 93.: Pessoas sentadas no gramado em área sombreada enquanto arquibancadas sob o sol estão vazias.....	265
Figura 4. 94.: Crianças brincando na água.....	268
Figura 4. 95.: Crianças brincando na água e adultos sentados na beira da água, embaixo do restaurante panorâmico	268
Figura 4. 96.: Adultos e crianças brincando na água	268
Figura 4. 97.: Placa indicando perigo na água	268
Figura 4. 98.: Pessoas utilizando a área após o pôr do sol.....	270
Figura 4. 99.: Avaliações dos itens do projeto para o Trecho 1 da Orla, identificadas através de questionários	272

Figura 4. 100.: Avaliações dos itens do projeto para o Trecho 1 da Orla, identificadas através de entrevistas	273
Figura 4. 101.: Placa de adoção.....	277
Figura 4. 102.: Totem para recarga de celular	277
Figura 4. 103.: Selfie Point	277
Figura 4. 104.: Bancos	277
Figura 4. 105.: Parque público	287
Figura 4. 106.: Shopping com 3 pavimentos	290
Figura 4. 107.: Edifício comercial com 23 pavimentos	293
Figura 4. 108.: Avaliação das propostas do projeto para o Pontal do Estaleiro identificada através de questionários	303
Figura 4. 109.: Avaliação das propostas do projeto para o Pontal do Estaleiro identificada através de entrevistas	304

LISTA DE TABELAS

Tabela 1.1.: Definições do termo PPP empregadas na literatura	25
Tabela 2. 1.: Síntese - funções atribuídas aos parceiros público e privado, a nível mundial e brasileiro	39
Tabela 2. 2.: Síntese dos casos de envolvimento público-privado em intervenções urbanas, analisados pela literatura (continua).....	40
Tabela 2. 3.: Vantagens e conflitos frequentemente observados em requalificações de áreas de orla	56
Tabela 2. 4.: Classificação dos casos de envolvimento público-privado em intervenções urbanas analisados na literatura, conforme a tipologia proposta	67
Tabela 3. 1.: Objetivos, casos de análise e métodos de coleta de dados	104
Tabela 3. 2.: Materiais consultados no levantamento de arquivo, relacionados à caracterização dos processos e às informações dos projetos	110
Tabela 3. 3.: Materiais consultados em levantamento de arquivo - comentários de opinião pública sobre os projetos	112
Tabela 3. 4.: Entrevistas realizadas – períodos, procedimentos, locais e quantidade	114
Tabela 3. 5.: Quantidade total de entrevistas realizadas por objetivo específico....	116
Tabela 3. 6.: Caracterização geral dos entrevistados – roteiros 1, 2, 3 e 4	117
Tabela 3. 7.: Caracterização dos entrevistados por local de residência - roteiro 3.	117
Tabela 3. 8.: Caracterização dos entrevistados por residência com crianças de até 12 anos - roteiro 3	118
Tabela 3. 9.: Questionários – períodos, procedimentos, locais e quantidade.....	120
Tabela 3. 10.: N° de acessos e questionários completos por semana	121
Tabela 3. 11.: Questionários incompletos considerados, por percentual respondido	123
Tabela 3. 12.: Caracterização da amostra de respondentes do questionário	123
Tabela 3. 13.: Resumo dos procedimentos metodológicos	127
Tabela 3. 14.: Critérios para análise das avaliações	129
Tabela 4. 1.: Imagem do Cais Mauá identificada através de questionários.....	133
Tabela 4. 2.: Imagem do Cais Mauá identificada através das entrevistas	134
Tabela 4.3.: Aspirações e desejos da população para a área do Cais Mauá identificados através de questionários	136
Tabela 4. 4.: Aspirações e desejos da população para a área do Cais Mauá identificados através das entrevistas.....	137
Tabela 4. 5.: Informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá identificadas através de questionários	142
Tabela 4. 6.: Informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá identificadas através das entrevistas.....	143
Tabela 4. 7.: Fontes das informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá identificadas através de questionários.....	144
Tabela 4. 8.: Fontes das informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá identificadas através das entrevistas.....	144

Tabela 4. 9.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá, identificado através de questionários	145
Tabela 4. 10.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá, identificado através das entrevistas	146
Tabela 4. 11.: Avaliação e principais justificativas para a construção de 3 edifícios de até 100m de altura para uso como escritórios e hotel, identificadas através de questionários	146
Tabela 4. 12.: Avaliação e principais justificativas para a construção de 3 edifícios de até 100m de altura para uso como escritórios e hotel, identificadas através das entrevistas	147
Tabela 4. 13.: Avaliação e principais justificativas para a restauração do prédio antigo na terceira doca para uso como centro de eventos, identificadas através de questionários	152
Tabela 4. 14.: Avaliação e principais justificativas para a restauração do prédio antigo na terceira doca para uso como centro de eventos, identificadas através das entrevistas	153
Tabela 4. 15.: Avaliação e principais justificativas para a restauração da praça com 4,2 mil metros quadrados na terceira doca, identificadas através de questionários	155
Tabela 4. 16.: Avaliações e principais justificativas para a restauração da praça com 4,2 mil metros quadrados na terceira doca, identificadas através das entrevistas..	155
Tabela 4. 17.: Avaliação e principais justificativas para a construção de estacionamento com 2.036 vagas na terceira doca, identificadas através de questionários	158
Tabela 4. 18.: Avaliação e principais justificativas para a construção de estacionamento com 2.036 vagas na terceira doca, identificadas através das entrevistas	158
Tabela 4. 19.: Avaliação e principais justificativas para a restauração e iluminação de guindastes históricos, identificadas através de questionários	161
Tabela 4. 20.: Avaliação e principais justificativas para a restauração e iluminação de guindastes históricos, identificadas através das entrevistas	162
Tabela 4. 21.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para atividades de cultura e arte popular, identificadas através de questionários.....	164
Tabela 4. 22.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para atividades de cultura e arte popular, identificadas através das entrevistas	165
Tabela 4. 23.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para comércios - lojas de decoração e serviços, identificadas através de questionários	167
Tabela 4. 24.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para comércios - lojas de decoração e serviços, identificadas através das entrevistas ..	168
Tabela 4. 25.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para realização de eventos, identificadas através de questionários.....	172
Tabela 4. 26.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para realização de eventos, identificadas através das entrevistas	172
Tabela 4. 27.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para praça de alimentação, identificadas através de questionários	175
Tabela 4. 28.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para praça de alimentação, identificada através das entrevistas	176

Tabela 4. 29.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para terminal para barcos de turismo e transporte, identificadas através de questionários	179
Tabela 4. 30.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para terminal para barcos de turismo e transporte, identificadas através das entrevistas	179
Tabela 4. 31.: Avaliação e principais justificativas para a restauração de prédio antigo existente entre os armazéns para uso como hotel, identificadas através de questionários	181
Tabela 4. 32.: Avaliação e principais justificativas para a restauração de prédio antigo existente entre os armazéns para uso como hotel, identificadas através das entrevistas	182
Tabela 4. 33.: Avaliação e principais justificativas para a construção de shopping center, identificadas através de questionários.....	186
Tabela 4. 34.: Avaliação e principais justificativas para a construção de shopping center, identificadas através das entrevistas.....	186
Tabela 4. 35.: Avaliação e principais justificativas para a instalação de 10 praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes, identificadas através de questionários	190
Tabela 4. 36.: Avaliação e principais justificativas para a instalação de 10 Praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes, identificadas através das entrevistas	190
Tabela 4. 37.: Avaliação e principais justificativas para o uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias, identificadas através de questionários.....	193
Tabela 4. 38.: Avaliação e principais justificativas para o uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias, identificadas através das entrevistas.....	193
Tabela 4. 39.: Avaliação e principais justificativas para o projeto para a área do Cais Mauá, identificadas através de questionários.....	195
Tabela 4. 40.: Avaliação e principais justificas para o projeto para a área do Cais Mauá, identificadas através das entrevistas.....	196
Tabela 4. 41.: Avaliações das 14 propostas e média dos valores ordinais obtidas pelo teste Kendall W	199
Tabela 4. 42.: Imagem do Trecho 1 da Orla identificada através de questionários	203
Tabela 4. 43.: Imagem do Trecho 1 da Orla identificada através de entrevistas	204
Tabela 4. 44.: Aspirações e desejos da população para o Trecho 1 da Orla identificados através de questionários	206
Tabela 4. 45.: Aspirações e desejos da população para o Trecho 1 da Orla identificados através das entrevistas.....	206
Tabela 4. 46.: Informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla identificadas através de questionários	210
Tabela 4. 47.: Informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla identificadas através de entrevistas	211
Tabela 4. 48.: Fontes das informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla identificadas através de questionários.....	212
Tabela 4. 49.: Fontes das informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla identificadas através de entrevistas.....	212

Tabela 4. 50.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla, identificado através de questionários	213
Tabela 4. 51.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla, identificado através de entrevistas	213
Tabela 4. 52.: Avaliação e principais justificativas para as arquibancadas, identificadas através de questionários	214
Tabela 4. 53.: Avaliação e principais justificativas para as arquibancadas, identificadas através de entrevistas	215
Tabela 4. 54.: Avaliação e principais justificativas para os mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba, identificadas através de questionários.....	218
Tabela 4. 55.: Avaliação e principais justificativas para os mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba, identificadas através de entrevistas.....	219
Tabela 4. 56.: Avaliação e principais justificativas para os 4 bares, identificadas através de questionários	224
Tabela 4. 57.: Avaliação e principais justificativas para os 4 bares, identificadas através de entrevistas	225
Tabela 4. 58.: Horários de maior uso e capacidade de lotação dos bares	229
Tabela 4. 59.: Avaliação e principais justificativas para o restaurante panorâmico, identificadas através de questionários	231
Tabela 4. 60.: Avaliação e principais justificativas para o restaurante panorâmico, identificadas através de entrevistas	232
Tabela 4. 61.: Principais justificativas para as avaliações de ancoradouro para barcos de passeios turísticos, identificadas através de questionários	236
Tabela 4. 62.: Avaliação e principais justificativas para o ancoradouro para barcos de passeios turísticos, identificadas através de entrevistas	237
Tabela 4. 63.: Avaliação e principais justificativas para a ciclovia, identificadas através de questionários	241
Tabela 4. 64.: Avaliação e principais justificativas para a ciclovia, identificadas através de entrevistas	242
Tabela 4. 65.: Avaliação e principais justificativas para as quadras esportivas, identificadas através de questionários	245
Tabela 4. 66.: Avaliação e principais justificativas para as quadras esportivas, identificadas através de entrevistas	246
Tabela 4. 67.: Avaliação e principais justificativas para a academia ao ar livre, identificadas através de questionários	249
Tabela 4. 68.: Avaliação e principais justificativas para a academia ao ar livre, identificadas através de entrevistas	250
Tabela 4. 69.: Avaliação e principais justificativas para os equipamentos de recreação infantil, identificadas através de questionários	253
Tabela 4. 70.: Avaliação e principais justificativas para os equipamentos de recreação infantil, identificadas através de entrevistas	254
Tabela 4. 71.: Avaliação e principais justificativas para a iluminação, identificadas através de questionários	257
Tabela 4. 72.: Avaliação e principais justificativas para a iluminação, identificadas através de entrevistas	258
Tabela 4. 73.: Avaliação e principais justificativas para a vegetação, identificadas através de questionários	261

Tabela 4. 74.: Avaliação e principais justificativas para a vegetação, identificadas através de entrevistas	261
Tabela 4. 75.: Avaliação e principais justificativas para o projeto implementado no Trecho 1 da Orla, identificadas através de questionários.....	266
Tabela 4. 76.: Avaliação e principais justificativas para o projeto implementado no Trecho 1 da Orla, identificadas através de entrevistas.....	267
Tabela 4. 77.: Avaliações dos 11 itens e média dos valores ordinais obtidas pelo teste Kendall's W	271
Tabela 4. 78.: Imagem da área do Pontal do Estaleiro identificada através de questionários	279
Tabela 4. 79.: Imagem da área do Pontal do Estaleiro identificada através de entrevistas	279
Tabela 4. 80.: Aspirações e desejos da população para a área do Pontal do Estaleiro identificados através de questionários.....	281
Tabela 4. 81.: Aspirações e desejos da população para a área do Pontal do Estaleiro identificados através de entrevistas.....	281
Tabela 4. 82.: Informações prévias sobre o projeto Pontal identificadas através de questionários	284
Tabela 4. 83.: Informações prévias sobre o projeto Pontal identificadas através de entrevistas	285
Tabela 4. 84.: Fontes das informações prévias sobre o projeto Pontal identificadas através de questionários	285
Tabela 4. 85.: Fontes das informações prévias sobre o projeto Pontal identificadas através de entrevistas	285
Tabela 4. 86.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto Pontal, identificado através de questionários	286
Tabela 4. 87.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto Pontal, identificado através de entrevistas	286
Tabela 4. 88.: Avaliação e principais justificativas para a construção de parque público na orla, identificadas através de questionários	287
Tabela 4. 89.: Avaliação e principais justificativas para a construção de parque público na orla, identificadas através de entrevistas	287
Tabela 4. 90.: Avaliação e principais justificativas para a construção de shopping com 3 pavimentos junto ao parque público na orla, identificadas através de questionários	290
Tabela 4. 91.: Avaliação e principais justificativas para a construção de shopping com 3 pavimentos junto ao parque público na orla, identificadas através de entrevistas	291
Tabela 4. 92.: Avaliação e principais justificativas para a construção de edifício comercial com 23 pavimentos de altura junto ao parque da orla, identificadas através de questionários	293
Tabela 4. 93.: Avaliação e principais justificativas para a construção de edifício comercial com 23 pavimentos de altura junto ao parque da orla, identificadas através de entrevistas	294
Tabela 4. 94.: Avaliação e principais justificativas para as obras referentes ao acesso ao local, identificadas através de questionários	296

Tabela 4. 95.: Avaliação e principais justificativas para as obras referentes ao acesso ao local, identificadas através de entrevistas	297
Tabela 4. 96.: Avaliação e principais justificativas para o projeto para a área do Pontal do Estaleiro, identificadas através de questionários	299
Tabela 4. 97.: Principais justificativas para as avaliações do projeto para a área do Pontal do Estaleiro, identificadas através de entrevistas	300
Tabela 4. 98.: Avaliações das 4 propostas e média dos valores ordinais obtidas pelo teste Kendall W	303
Tabela 4. 99.: Relação entre as propostas bem avaliadas e os desejos para a área do Cais Mauá	307
Tabela 4. 100.: Relação entre as propostas bem avaliadas e os desejos para a área do Trecho 1 da Orla	310
Tabela 4. 101.: Relação entre as propostas bem avaliadas e os desejos para a área do Pontal do Estaleiro	313

SUMÁRIO

1.1	INTRODUÇÃO	24
1.2	O ENVOLVIMENTO PÚBLICO E PRIVADO PARA INTERVENÇÕES URBANAS NA ORLA E A PERCEPÇÃO DAS PESSOAS	24
1.3	IDENTIFICAÇÃO E IMPORTÂNCIA DO PROBLEMA DE PESQUISA.....	27
1.4	PROPOSTA DE INVESTIGAÇÃO	29
1.5	ESTRUTURA E CONTEÚDO DA DISSERTAÇÃO	30
CAPÍTULO 2: INTERVENÇÕES URBANAS COM DIFERENTES TIPOS DE ENVOLVIMENTO PÚBLICO E PRIVADO		31
2.1	INTRODUÇÃO	31
2.2	O USO DE PARCERIAS ENTRE OS SETORES PÚBLICO E PRIVADO EM INTERVENÇÕES URBANAS	31
2.2.1 Os diferentes tipos de envolvimento público-privado em intervenções urbanas: a literatura mundial e brasileira		34
<i>2.2.1.1 Questões inerentes ao envolvimento do setor privado junto ao poder público</i>		<i>44</i>
<i>2.2.1.2 Participação da população nos processos com envolvimento público-privado</i>		<i>46</i>
2.2.2 As parcerias entre os setores público e privado a partir da legislação brasileira.....		48
2.2.3 O interesse do poder público local sobre o envolvimento do setor privado em intervenções urbanas.....		51
<i>2.2.3.1 Intervenções urbanas em áreas de orla.....</i>		<i>54</i>
<i>Baltimore – Inner Harbor.....</i>		<i>57</i>
<i>Boston – Boston Harbor.....</i>		<i>57</i>
<i>Londres – London Docklands</i>		<i>58</i>
<i>Buenos Aires – Puerto Madero.....</i>		<i>59</i>
<i>Belém – Estação das Docas.....</i>		<i>60</i>
<i>Rio de Janeiro – Porto Maravilha.....</i>		<i>61</i>
<i>2.2.3.2 Intervenções urbanas em áreas de orla - conclusão</i>		<i>62</i>
2.2.4 O direito coletivo à cidade e as intervenções urbanas		63
<i>2.2.4.1 Importância das áreas de orla no direito coletivo à cidade</i>		<i>64</i>
2.2.5 Avaliação de projetos de intervenção urbana originados a partir de diferentes tipos de envolvimento público e privado		66
<i>2.2.5.1 Tipos de envolvimento público-privado.....</i>		<i>66</i>
<i>2.2.5.2 Implicações de diferentes tipos de envolvimento público-privado em intervenções urbanas.....</i>		<i>68</i>

<i>Implicações relacionadas ao planejamento conjunto entre os parceiros com relação a criação ou requalificação de infraestruturas públicas, bairros, ou área delimitada da cidade</i>	69
<i>Implicações relacionadas à instauração de BIDs/CIDs</i>	71
<i>Implicações relacionadas à administração/adoção privada de uma infraestrutura ou espaço já existente, provido pelo poder público</i>	72
<i>Implicações relacionadas à provisão de novos espaços públicos a partir do planejamento e ação do setor privado</i>	73
<i>Implicações relacionadas à atuação conjunta entre os parceiros para realização de uma ação na cidade, sem ter como objeto um local específico</i>	74
<i>2.2.5.3 Implicações do uso de diferentes tipos de envolvimento público-privado em intervenções urbanas - conclusão</i>	75
2.3 PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA E A ABORDAGEM PERCEPTIVA	75
2.3.1 Estética	77
2.3.2 Uso	79
2.4 CONCLUSÃO	81
CAPÍTULO 3: METODOLOGIA	82
3.1 INTRODUÇÃO	82
3.2 LOCAL DE ESTUDO	82
3.2.1 Legislação referente à Parcerias Público Privadas em Porto Alegre ..	83
3.2.2 Propostas de intervenção para a orla de Porto Alegre	85
3.3 SELEÇÃO DOS CASOS	89
3.3.1 Cais Mauá – envolvimento público-privado do tipo 1	89
3.3.2 Trecho 1 da Orla do Guaíba (Orla Moacyr Scliar) – envolvimento público-privado do tipo 3	94
3.3.3 Pontal do Estaleiro/Parque Pontal – envolvimento público-privado do tipo 4	99
3.4 OBJETIVOS E OPERACIONALIZAÇÃO DA INVESTIGAÇÃO	104
3.5 MÉTODOS DE COLETA DE DADOS	110
3.5.1 Levantamento de arquivo	110
3.5.2 Trabalho de campo	113
3.5.2.1 <i>Levantamento físico</i>	113
3.5.2.2 <i>Entrevistas</i>	113
3.5.2.3 <i>Questionários</i>	119
3.5.2.4 <i>Observações de comportamento</i>	124
3.6 AMOSTRAS	127

3.7 RESUMO DOS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	127
3.8 MÉTODOS DE ANÁLISE DE DADOS	128
3.8.1 Dados do levantamento de arquivo	128
3.8.2 Dados das entrevistas	129
3.8.3 Dados dos questionários	130
3.8.4 Dados das observações de comportamento	131
3.9 SUMÁRIO	132
CAPÍTULO 4: RESULTADOS	133
4.1 INTRODUÇÃO	133
4.2 AVALIAÇÃO DO PROJETO PROPOSTO PARA O CAIS MAUÁ	133
4.2.1 Imagem que a população tem do Cais Mauá	133
4.2.2 Aspirações e desejos da população para a área do Cais Mauá	136
4.2.3 Conhecimento da população sobre o projeto proposto para o Cais Mauá	142
4.2.4 Avaliação das propostas que compõem o projeto	146
4.2.4.1 <i>Setor Docas – 3 edifícios</i>	146
4.2.4.2 <i>Setor Docas – Centro de eventos</i>	152
4.2.4.3 <i>Setor Docas – Praça</i>	155
4.2.4.4 <i>Setor Docas – Estacionamento</i>	157
4.2.4.5 <i>Setor Armazéns – Guindastes</i>	161
4.2.4.6 <i>Setor Armazéns – Uso para cultura e arte popular (Armazéns A e B)</i> ..	164
4.2.4.7 <i>Setor Armazéns – Uso para comércios – lojas de decoração e serviços (Armazéns A1 a A5 e Armazém B2)</i>	167
4.2.4.8 <i>Setor Armazéns – Uso para realização de eventos (Armazém A6)</i>	171
4.2.4.9 <i>Setor Armazéns – Uso para praça de alimentação (Armazém B1)</i>	175
4.2.4.10 <i>Setor Armazéns – Uso para terminal para barcos (Armazém B3)</i>	178
4.2.4.11 <i>Setor Armazéns – Hotel (edifício do DEPREC)</i>	181
4.2.4.12 <i>Setor Gasômetro – shopping</i>	185
4.2.4.13 <i>Espaços abertos – 10 praças</i>	189
4.2.4.14 <i>Instalações temporárias</i>	192
4.2.5 Síntese da avaliação do projeto para o Cais Mauá	195
4.3 AVALIAÇÃO DO PROJETO PARA O TRECHO 1 DA ORLA	203
4.3.1 Imagem que a população tem do Trecho 1 da Orla	203
4.3.2 Aspirações e desejos da população para o Trecho 1 da Orla	206
4.3.3 Conhecimento da população sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla	210

4.3.4 Avaliação dos itens que compõem o projeto	213
4.3.4.1 <i>Equipamentos para contemplação</i>	213
4.3.4.2 <i>Bares e restaurante</i>	223
4.3.4.3 <i>Ancoradouro</i>	235
4.3.4.4 <i>Equipamentos para exercícios físicos</i>	240
4.3.4.5 <i>Equipamentos de recreação infantil</i>	252
4.3.4.6 <i>Iluminação</i>	256
4.3.4.7 <i>Vegetação</i>	260
4.3.5 Síntese da avaliação do projeto para o Trecho 1 da Orla	266
4.4 AVALIAÇÃO DO PROJETO PROPOSTO PARA O PONTAL DO ESTALEIRO	278
4.4.1 Imagem que a população tem da área do Pontal do Estaleiro	278
4.4.2 Aspirações e desejos da população para o a área do Pontal do Estaleiro	280
4.4.3 Conhecimento da população sobre o projeto proposto para o Pontal do Estaleiro	284
4.4.4 Avaliação das propostas que compõem o projeto do Empreendimento Pontal	286
4.4.4.1 <i>Parque Público</i>	286
4.4.4.2 <i>Shopping</i>	289
4.4.4.3 <i>Edifício comercial</i>	293
4.4.4.4 <i>Obras de acesso ao local</i>	296
4.4.5 Síntese da avaliação do projeto para a área do Pontal do Estaleiro .	299
4.5 CONCLUSÃO	307
CAPÍTULO 5: CONCLUSÕES	315
5.1 INTRODUÇÃO	315
5.2 PROBLEMA DE PESQUISA, OBJETIVOS E MÉTODOS	315
5.3 PRINCIPAIS CONCLUSÕES A PARTIR DOS RESULTADOS OBTIDOS	317
5.4 LIMITAÇÕES DA PESQUISA	325
5.5 IMPORTÂNCIA DOS RESULTADOS E SUGESTÕES PARA FUTURAS INVESTIGAÇÕES	326
REFERÊNCIAS	328
APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA 1	346
APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA 2	348
APÊNDICE C – ROTEIRO DE ENTREVISTA 3	350
APÊNDICE D – ROTEIRO DE ENTREVISTA 4	352

APÊNDICE E – CARTA DE APRESENTAÇÃO	353
APÊNDICE F – ROTEIRO DE ENTREVISTA 5 E 6.....	354
APÊNDICE G – DIVULGAÇÃO DO QUESTIONÁRIO EM REDES SOCIAIS	355
APÊNDICE H – DIVULGAÇÃO DO QUESTIONÁRIO ATRAVÉS DE E-MAIL.....	357
APÊNDICE I – QUESTIONÁRIO.....	358
APÊNDICE J – DADOS DE COMENTÁRIOS DE OPINIÃO PÚBLICA SOBRE OS PROJETOS	409
APÊNDICE K – TABELAS COMPLEMENTARES - DADOS DO QUESTIONÁRIO	412
APÊNDICE L – TABELAS COMPLEMENTARES - DADOS DAS ENTREVISTAS.	433

CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO

1.1 INTRODUÇÃO

O presente estudo trata de projetos de intervenções urbanas em áreas de orla com diferentes tipos de envolvimento público e privado. Inicialmente é apresentado o tema da pesquisa. Em seguida, são apresentados e definidos os principais conceitos relacionados ao tema tratado neste estudo. Na sequência desta introdução, é identificado o problema de pesquisa e é justificada a importância desta investigação. Por fim, é apresentada a proposta de investigação e são descritos a estrutura e o conteúdo desta dissertação.

1.2 O ENVOLVIMENTO PÚBLICO E PRIVADO PARA INTERVENÇÕES URBANAS NA ORLA E A PERCEPÇÃO DAS PESSOAS

Esta pesquisa aborda os processos com diferentes tipos de envolvimento público e privado que ocorrem para a provisão de espaços públicos e os projetos de intervenção que resultam de tais processos. Parte-se da perspectiva de que as intervenções devem ser pensadas considerando as percepções das pessoas sobre o espaço urbano e, portanto, é pertinente avançar na construção do conhecimento referente a como diferentes intervenções podem interferir na construção de melhores cidades para o uso pelas pessoas.

O envolvimento do setor público nas intervenções urbanas se dá a partir do atendimento às funções constitucionalmente estabelecidas. Assim, ao Poder Público Municipal compete, entre outras funções, executar a política urbana, planejar o ordenamento territorial, instituir e arrecadar impostos sobre a propriedade urbana (BRASIL, 1988). Por sua vez, o envolvimento privado nas intervenções urbanas se daria tanto através de processos de contratação a partir da lei Nº 8.666 de 1993 (BRASIL, 1993), quanto a partir de outras formas menos subordinadas ao poder público, possibilitadas por novas legislações. Entre estas novas formas, muitas podem ser abarcadas sob o termo de “parcerias público-privadas” (PPPs) que, considerando seu conceito bastante amplo, acaba sendo usado em muitos estudos

como denominação comum para distintas cooperações entre os setores público e privado (Tabela 1.1).

Tabela 1.1.: Definições do termo PPP empregadas na literatura

Estudo	Definição utilizada para PPP
BOYER; VAN SLYKE, 2018	“PPPs são ferramentas de política pública nas quais o governo delinea um maior compartilhamento de risco para um parceiro privado – para além da construção – para áreas tais como financiamento, design e operação para o desenvolvimento de um bem público. Essa transferência de risco representa importantes diferenças em relação a uma abordagem mais controlada de contratação pelo governo.” (p.2)
VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018	“(…) o crescente uso de parcerias público-privadas (PPPs), uma abordagem específica para a construção e manutenção de infra-estrutura, na qual o setor privado financia um projeto, assume um papel ampliado no design e construção de instalações (e geralmente também na operação e manutenção) e lida com uma quantidade considerável de risco (financeiro).” (p. 704)
MARTIN, 2016	“Parcerias público-privadas (P3s) são um tipo de contratos públicos para a construção ou reabilitação de bens e infraestruturas públicas e para a provisão de serviços de apoio ou auxiliares. PS3 geralmente envolve uma mistura dos seguintes componentes: design, construção, financiamento, operação e manutenção.” (p. 197-198)
KOPPER, 2015	“Um contrato de Parceria Público-Privada (PPP) com a empresa Verdicon S.A., de acordo com o qual o poder público cederia, através de licitação, uma área nobre no coração do centro para a construção de um espaço capaz de abrigar, contiguamente, 800 camelôs devidamente cadastrados junto à Secretaria Municipal de Produção, Indústria e Comércio (SMIC). A empresa assumiria o ônus da construção do edifício e, como contrapartida, lhe seria concedido o direito de exploração do empreendimento através da cobrança de aluguéis semanais dos novos inquilinos.” (p. 592)
IVESON, 2012	“Cada vez mais, o espaço de mídia ao ar livre está sendo criado através do estabelecimento de parcerias público-privadas entre agências/autoridades públicas e empresas privadas de mídia ao ar livre para o fornecimento e manutenção de infraestrutura urbana. Aqui, as empresas de mídia externa concordam em financiar todo tipo de infraestrutura urbana em troca de direitos exclusivos de vender espaço publicitário nessa infraestrutura a terceiros.” (p. 155)
COSTA, 2010	“(…) para a definição de parceria público-privada: foge-se do mesmo modo da chamada legislação das “PPPs” para entender o fenômeno de forma mais genérica. Aqui, parceria público privada tem apenas o sentido textual, sendo, muitas vezes, apenas uma simples administração do bem público por meio de empresa privada.” (p. 91)
HAILA, 2008	“(…) contrato de parceria público-privada típico, no qual o parceiro público obtém infraestrutura desenvolvida e financiada por um parceiro privado” (p.809)

No caso do Brasil, a partir de 2004 o país passou a contar com uma legislação específica para definir e normatizar Parcerias Público-Privadas - Lei Nº 11.079/2004 (BRASIL, 2004). A referida Lei define PPPs como contratos administrativos de concessão, com valores, períodos e objetos mínimos específicos, divididos em duas modalidades: a concessão patrocinada, na qual o setor privado proverá serviços ou executará obras públicas, cobrando tarifas do público usuário e recebendo,

adicionalmente, pagamentos do parceiro público, e a concessão administrativa, na qual o setor privado fornece serviços ou a execução de obras diretamente à Administração Pública.

Embora o uso do termo PPP em vários estudos de diferentes países seja bastante abrangente, no Brasil o uso do termo tende a ficar mais restrito ao que especifica a legislação. Nesse sentido, para não limitar os processos envolvendo o setor público e setor privado, optou-se por não utilizar o termo PPP, mas sim o termo envolvimento público-privado. Ainda, os processos já existentes e possibilitados pela legislação antes da introdução do termo específico “PPP” e que se referem a contratos entre os setores público e privado serão tratados nesta pesquisa como envolvimento por contratação.

Portanto, os tipos de envolvimento público-privado variam, sendo encontradas distintas formas de articulação. Desta maneira, neste trabalho o envolvimento dos setores público e privado é utilizado para designar quaisquer formas de acordo estabelecido deliberadamente entre o poder público e o setor privado para o alcance de um objetivo comum. Mais especificamente, nesta pesquisa, tais objetivos estão ligados a intervenções urbanas.

Adicionalmente, áreas de orla se inserem dentro da temática abordada nesta pesquisa por serem locais visados para intervenções urbanas, e se referem às áreas situadas nas margens marítimas, fluviais ou lacustres das cidades. Nesse sentido, muitas cidades nasceram devido a sua conexão com a água, de forma que foram criadas infraestruturas portuárias diretamente vinculadas ao próprio núcleo da cidade – que se consolida posteriormente como o centro urbano (COY, 2013). Isso demonstra a importância destas áreas na evolução das cidades. Contudo, com o desenvolvimento dos transportes rodoviários e ferroviários, muitas dessas áreas portuárias acabaram ficando inativas, porém geralmente encontram-se em áreas de excelente localização e infraestrutura urbana disponível (KRUSE, 2011). Assim, nesta pesquisa, as áreas de orla incluem antigas áreas portuárias, mas não se limitam a estas, podendo referir-se a outras também localizadas na orla da cidade, com diferentes tipos de usos e estruturas.

A abordagem perceptiva adotada nesta pesquisa trata da interação entre pessoas e ambiente através da investigação das relações existentes entre características

físico-espaciais do ambiente e as reações psicológicas e comportamentais dos indivíduos (LAY; REIS, 2005). Dentro desta abordagem, percepção e cognição são os conceitos básicos, pois são fases de um processo de construção mental do ambiente percebido, que influencia o comportamento humano no ambiente (LAY, 1992). A percepção pode ser definida como uma experiência sensorial direta, que não está sujeita a interferência de diferenças culturais ou conhecimentos e experiências prévias (REIS; LAY, 2006). A cognição, por sua vez, é o processo mental de organização das informações, relacionando valores, significados, motivações, necessidades e expectativas às sensações proporcionadas pelo ambiente (REIS; LAY, 2006; DEL RIO, 1999). Assim, a percepção serve para explicar as reações ao ambiente baseadas na resposta dos sentidos humanos aos estímulos imediatos e dentro do campo sensorial, enquanto a cognição serve para explicar reações ao ambiente associadas também às memórias, conhecimentos, valores e pode ser referente a contextos espaciais mais amplos, fora do campo sensorial da pessoa (REIS; LAY, 2006).

A abordagem perceptiva é utilizada nesta pesquisa como um meio para avaliar os projetos de espaços que se originam a partir de envolvimento público e privado, pois possibilita identificar o que é avaliado como positivo ou negativo pelas pessoas, permitindo também identificar e compreender as justificativas de tais avaliações.

1.3 IDENTIFICAÇÃO E IMPORTÂNCIA DO PROBLEMA DE PESQUISA

Diversos estudos no contexto brasileiro identificam a existência de processos de financeirização, mercantilização e privatização de áreas públicas nas cidades (SOARES, 2020; ROLNIK, 2015; FIX, 2004; MARINHO; LEONELLI, 2017; CARVALHO; PEREIRA, 2013), os quais estariam aprofundando as desigualdades sociais. Estes processos estariam ligados às crescentes intervenções do setor privado sobre o espaço urbano, tanto no que se refere às transformações espaciais provocadas pelas atividades ligadas à produção imobiliária, quanto ao envolvimento entre os setores público e privado referentes à provisão de serviços e espaços urbanos. Ainda, tais processos se intensificaram recentemente, desde a realização da Copa do Mundo de Futebol, em 2014 (SOARES et al., 2015) e dos Jogos Olímpicos em 2016 (NACIF; COUTINHO; LOPEZ, 2016) no Brasil.

Entretanto, o envolvimento conjunto dos setores público e privado não seria possível sem antes haver uma base legal que permitisse tal prática. Desta forma, a evolução da legislação em nível Federal, seguida pelos âmbitos Estadual e Municipal, referentes às Parcerias Público-Privadas a partir dos anos 2004 (BRASIL, 2004) e 2005 (p. ex.: RIO GRANDE DO SUL, 2005; PORTO ALEGRE, 2005) indica que se pode constatar uma ampliação da receptividade para a participação do setor privado nas políticas públicas, entre elas, as políticas urbanas.

Assim, para justificar a admissão de processos de atuação conjunta com o setor privado, as vantagens que se verifica como frequentemente apontadas são: a viabilização de investimentos que não poderiam ser arcados pela administração municipal, a agregação da eficiência e da capacidade de inovação do setor privado para prover serviços de maior qualidade, e a possibilidade do poder público direcionar seus recursos (economizados devido ao uso de recursos privados) para áreas e projetos com menor atratividade comercial (PARCERIAS, 2019; PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 2018). Contudo, a despeito das alegadas vantagens econômicas, também é necessário considerar como o tipo de processo utilizado irá influenciar os espaços ofertados à população.

Nesse sentido, há um processo corrente de renovação de áreas de orla em diversas cidades do mundo, como Baltimore, Boston e Londres (DEL RIO, 2001), chegando até os exemplos mais próximos e recentes na América Latina, como é o caso de Buenos Aires, Belém do Pará e Rio de Janeiro (LEVY, 2014; TRINDADE JUNIOR; AMARAL, 2006; NASCIMENTO; SILVA, 2015). Contudo, tais intervenções tendem a ser realizadas com foco na atração de investimentos (HARVEY, 1996; SOARES; STEFFENS; BUGS, 2019) e no incremento do turismo (BESSA et al., 2008), o que pode não corresponder ao que desejam as pessoas que vivem e utilizam essas cidades. Portanto, a pesquisa aborda o envolvimento público-privado – prática em clara emergência no contexto das políticas públicas urbanas no Brasil –, considerando a especificidade dos espaços urbanos de uso público nas áreas de orla.

Assim, alguns autores sugerem que o espaço representa interesses e visões de mundo daqueles que o planejam e produzem (KNOX, 1987; LANG, 1988; KAIKA; THIELEN, 2006; SOUZA, 2003). Neste sentido, a literatura também indica que existem, intrinsecamente, conflitos de interesse nos processos que buscam intervir

na realidade (RUA, 2009; SECCHI, 2013), entre os quais se pode incluir as intervenções urbanas. Assim, no que se refere às intervenções sobre o espaço urbano, uma maior participação do setor privado e a conseqüente desconsideração dos interesses da população dentro desses processos (FRASER; KICK, 2014; MARTÍN, 2013) pode afetar o direito à cidade, instituído pela legislação brasileira (BRASIL, 2001). Portanto, é evidente a necessidade de aprofundar o conhecimento sobre como esta reorganização de papéis pode influenciar os espaços que serão ofertados à população.

Embora o envolvimento público-privado em intervenções urbanas já seja abordado pela literatura de diversos países (por exemplo: VAN MELIK, 2009; VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018; IVESON, 2012; LEE; HWANG, 2018), observa-se que os estudos não são conclusivos sobre como esses processos influenciam sobre os espaços que são ofertados à população. Tal lacuna no conhecimento leva o tema a ser tratado sem uma sólida base de evidências, o que prejudica o interesse público. Ainda, considerando que distintas formas de envolvimento público-privado são viáveis, somadas à possibilidade das contratações, as avaliações das implicações desses processos devem considerar o tipo de envolvimento adotado. Nesse sentido, os estudos propõem distintas classificações para os envoltimentos público-privados, baseadas na distribuição de papéis e de riscos entre os participantes (JAKAITIS; PALIULIS, 2013; MARTIN, 2016; HODGE; GREVE, 2010), porém não consideram a particularidade daquelas que se referem a intervenções no espaço urbano. Adicionalmente, tais estudos, realizados em países norte americanos, europeus e na Austrália, baseiam-se em realidades (históricas, culturais, legais e econômicas) distintas do Brasil. Logo, a investigação de intervenções urbanas considerando diferentes tipos de envolvimento público e privado é relevante para aprimorar o conhecimento sobre o tema e dar suporte às políticas públicas.

1.4 PROPOSTA DE INVESTIGAÇÃO

Esta pesquisa tem como objetivo avaliar propostas de intervenção urbana na orla geradas por processos com diferentes tipos de envolvimento dos setores público e privado, a partir da abordagem perceptiva. Assim, propõe-se avaliar projetos relacionados a, especificamente: (1.1) planejamento conjunto entre os setores

público e privado em relação a criação ou requalificação de infraestruturas públicas, bairros, ou área delimitada da cidade; (1.2) provisão de um espaço público pelo poder público através do processo de envolvimento por contratação e (1.3) para a provisão de novos espaços públicos (por exemplo, praças, largos e galerias) a partir do planejamento e ação do setor privado.

1.5 ESTRUTURA E CONTEÚDO DA DISSERTAÇÃO

Este trabalho está estruturado com base neste capítulo introdutório e por mais quatro capítulos, conforme descrito a seguir:

Capítulo 2: Trata da revisão da literatura acerca do tema, identificando as lacunas e contradições no conhecimento existente que justificam os objetivos apresentados.

Capítulo 3 – Metodologia: Neste capítulo são apresentados o local do estudo, os critérios para a seleção e os três casos investigados. Adicionalmente, são descritos os métodos de coleta de dados, as amostras e os procedimentos de análise de dados.

Capítulo 4 – Resultados: Apresenta e analisa os resultados obtidos, de acordo com os objetivos definidos no capítulo 2.

Capítulo 5 – Conclusão: Revisa os objetivos desta pesquisa, os principais resultados obtidos e destaca a relevância desses resultados para o conhecimento existente sobre o tema. Ainda, apresenta as limitações encontradas e sugestões para trabalhos futuros.

CAPÍTULO 2: INTERVENÇÕES URBANAS COM DIFERENTES TIPOS DE ENVOLVIMENTO PÚBLICO E PRIVADO

2.1 INTRODUÇÃO

Este capítulo examina os diferentes tipos de envolvimento público e privado em intervenções urbanas. São apresentados os principais aspectos teóricos que tratam do tema, bem como uma caracterização dos processos a partir da literatura mundial e brasileira. Na sequência, apresenta-se os tipos de intervenções que envolvem o setor público e privado possibilitadas a partir da legislação brasileira e o crescente interesse do poder público municipal sobre processos com maior participação do setor privado, incluindo o seu uso para intervenções nas áreas de orla das cidades. Posteriormente, com base nas lacunas identificadas na literatura a respeito das implicações do uso de diferentes tipos de intervenções público-privadas sobre as cidades, são justificados os objetivos dessa pesquisa, seguida pela explicação da abordagem perceptiva, a qual justifica-se por ser o método adequado para a avaliação dos projetos que resultam desses processos. Por fim, na conclusão do capítulo, são apresentados os objetivos desta pesquisa.

2.2 O USO DE PARCERIAS ENTRE OS SETORES PÚBLICO E PRIVADO EM INTERVENÇÕES URBANAS

Alguns autores consideram que o Estado talvez não seja capaz de financiar todos os projetos considerados importantes para a população (GIAMBIAGI; ALÉM, 2011), constatando-se o atraso ou a não implementação de muitos serviços e projetos públicos (JAKAITIS; PALIULIS, 2013). Neste sentido, o uso de parcerias público-privadas surge como uma alternativa.

Diversos autores expõem possíveis implicações do uso de parcerias público-privadas sobre a qualidade e o funcionamento dos espaços que serão gerados a partir delas. Contudo, é necessário ter atenção com o uso destas cooperações entre poder público e setor privado quando retratadas enquanto “fórmulas mágicas” para a solução de problemas urbanos (FIX, 2004).

De maneira geral, as relações entre os setores público e privado são reconfiguradas quando estratégias de investimento do setor privado adentram a arena da produção urbana (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018). No que se refere à realidade brasileira, embora possam ser financiados e/ou geridos pelo setor privado, os serviços públicos são uma responsabilidade do Estado (GIAMBIAGI; ALÉM, 2011). É necessário considerar, entre estes, a existência de serviços não rentáveis, que podem não ser atrativos aos potenciais parceiros privados (MARTIN, 2012). Diante disso, para que o setor privado se interesse por atuar em conjunto com o setor público, é necessário que tal setor identifique vantagens econômicas neste processo e, assim, isso pode mudar a forma como o poder público trata dos bens, serviços e espaços públicos que possam vir a ser objeto de parceria (BONOMO, 2012). Por exemplo, espaços públicos podem ser tratados como bens que podem ser rentabilizados através da venda de espaços para anúncios (IVESON, 2012). Com isso, a implementação de alterações legislativas e a estruturação do modelo jurídico, econômico e urbanístico de parcerias público-privadas urbanas, visando o aumento das garantias para atrair os interesses privados, pode comprometer as garantias para realização dos interesses públicos que, em tese, justificariam os argumentos para a utilização das parcerias (NASCIMENTO et al., 2018).

Alguns estudos citam que o setor privado seria capaz de ofertar bens e serviços de melhor qualidade do que o poder público e a um custo menor (KURIYAN; RAY, 2009) ou que, com o envolvimento de ambos, o poder público pode utilizar a capacidade do setor privado de implementar projetos mais rapidamente e garantir sua maior qualidade, como resultado da experiência em gestão (JAKAITIS; PALIULIS, 2013). Contudo, também apontam que, a busca pelo lucro máximo por parte do parceiro privado pode não garantir a qualidade do projeto de intervenção (JAKAITIS; PALIULIS, 2013).

Ao atuar conjuntamente com o setor privado, o setor público tem a possibilidade de utilizar novas fontes de financiamento (IVESON, 2012; HAILA, 2008; GARRISON, 2017) e de pagar pelos bens e serviços após sua construção e entrega, em vez de pagar antecipadamente o preço total por eles, agilizando o acesso da população aos bens e serviços (JAKAITIS; PALIULIS, 2013). Sob esta perspectiva, supondo as vantagens econômicas para o poder público, a literatura aponta também que o objetivo político e econômico imediato do poder público local pode ficar mais

vinculado a captação de investimentos e o desenvolvimento econômico através de empreendimentos pontuais do que a melhoria das condições da cidade ou em algum âmbito específico dela (HARVEY, 1996). Para além dos investimentos privados que desoneram o poder público, as melhorias nos espaços urbanos também podem ajudar a mudar a imagem da cidade, tornando-a atrativa para outros investimentos (MARTIN, 2012).

Alguns autores apontam que a parceria público-privada empodera os financiadores das intervenções (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018). Essa mudança pode ter um efeito indireto na construção das cidades, pois esses processos de PPPs se diferem das contratações convencionais feitas até então. Com isso, é provável que os projetos entregues por meio de PPPs incorporem os significados simbólicos atribuídos a grandes iniciativas de obras públicas - consequências raramente abordadas na literatura até o presente (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018).

Há autores que apontam que o uso de parcerias com empresas privadas é caracterizado por excelentes oportunidades para melhoria dos indicadores de qualidade da paisagem (JAKAITIS; PALIULIS, 2013). Contudo, outros argumentam que as empresas de arquitetura e design vinculadas ao parceiro privado suportam riscos e sofrem pressão para aderir a cronogramas apertados devido aos prazos de financiamentos, elevando a tensão e reduzindo as chances de que o design do projeto supere a qualidade mínima desejada (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018). Assim, na medida em que as práticas de planejamento e gestão passam por reconfigurações – como a inserção de novos atores com o uso das parcerias -, os espaços urbanos, em consequência, também sofrem alterações, as quais acabam por impactar na percepção dos usuários (SILVA, F., 2013). Como por exemplo em espaços adotados por parceiros privados, onde a percepção dos usuários quanto à melhora da aparência, da acessibilidade e da segurança destes espaços é associada aos investimentos privados (SILVA, F., 2013).

Outra possibilidade levantada pela literatura é de uma seleção implícita, ou também explícita, de público usuário de novos espaços providos por meio de parcerias (GOSS, 1996; KIZILDERE; CHIODELLI, 2017; RICHNER; OLESEN, 2018; LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993). Esta seleção/exclusão estaria baseada no direcionamento dos espaços ao caráter comercial, de forma que os desejos e expectativas de potenciais consumidores seriam priorizados, em detrimento do

interesse público. Assim, o uso de parcerias com o setor privado pode ser uma ferramenta ineficaz quando se tem como objetivo final a justiça espacial (GARRISON, 2017).

Nesse sentido, com o maior envolvimento do setor privado ganhando força na agenda governamental em muitas áreas de investimento, pesquisas vem apontando processos como financeirização (ROLNIK, 2015; FIX, 2004; ALFONSIN et al., 2018; KLINK; SOUZA, 2017; MARX; ARAUJO; APOLLO, 2018), mercantilização (CARVALHO; CORSO-PEREIRA, 2013; SOARES, 2020) e privatização de espaços (MARINHO; LEONELLI, 2017), que se desdobram a partir desta maior influência do setor privado sobre as políticas urbanas.

Portanto, é possível perceber que a discussão teórica em torno da cooperação entre os setores público e privado e as suas potencialidades e limitações é ampla e aborda diversos aspectos econômicos, políticos, sociais e urbanos, desde o campo do processo de parceria, até as implicações destes processos sobre os resultados que podem ser alcançados. Assim, fica evidenciada a necessidade de ampliar o conhecimento no tocante às implicações de diferentes tipos de envolvimento entre o setor público e o setor privado em intervenções nas cidades. Desta forma, na busca por produzir mais evidências, o presente trabalho aborda o envolvimento do setor privado junto ao poder público, em intervenções urbanas no contexto das cidades brasileiras.

2.2.1 Os diferentes tipos de envolvimento público-privado em intervenções urbanas: a literatura mundial e brasileira

Considerando que o envolvimento público-privado abrange amplas possibilidades diferentes de cooperações entre estes setores, é necessário explorar como são os processos, no que variam e no que são comuns. Ainda, para poder fazer de forma precisa análises e generalizações, evitando a comparação de processos que possuem particularidades, é necessário elucidar se existem e quais são as principais diferenças dos casos brasileiros em relação aos demais, nos processos de parcerias que antecedem intervenções urbanas.

Com relação ao momento em que o poder público e o setor privado passam a atuar, deliberadamente em conjunto, observou-se que em parte dos casos estudados na literatura mundial, a parceria se estabelece através de contratos de concessão e/ou financiamento (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018; JAKAITIS; PALIULIS, 2013; HAILA, 2008; IVESON, 2012); já em outros, ocorre uma relação de cooperação a partir da atuação em conjunto em algum projeto ou em projetos de alguma área delimitada da cidade, podendo ou não envolver a assinatura de contratos (KIZILDERE; CHIODELLI, 2017; LEE; HWANG 2018; RICHNER; OLESEN, 2019; GARRISON, 2019) – dentro dos quais encontram-se os casos de estudos sobre os Distritos de Melhoria Empresarial (BID, na sigla em inglês para *Business Improvement District*) e o Distrito de Melhoria da Cidade (CID, na sigla em inglês para *City Improvement District*). Ainda, alguns estudos indicam as parcerias como ações do setor privado que se dão a partir de incentivos econômicos oferecidos pelo poder público (DIRSUWEIT, 2009; LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993). Assim, observa-se que não há uma única maneira de se estabelecer um envolvimento conjunto entre os setores público e privado em intervenções urbanas, existindo pelo menos três formas pelas quais a cooperação pode se estabelecer como tal nos casos analisados a nível mundial: contratos, cooperação, ou incentivos públicos para ação pelo setor privado.

Analisando separadamente os estudos que abordam o envolvimento público-privado em intervenções urbanas dentro do contexto brasileiro é possível identificar as tendências de semelhanças e diferenças entre estes casos e aqueles encontrados a nível mundial. Entre os estudos que analisam casos de parcerias público-privadas no Brasil, observou-se que estas podem ser estabelecidas através de processos de licitação – que pressupõem a existência posterior de um contrato (COSTA, 2010, NUIJTEN et al., 2018, KOPPER, 2015) e de acordos para a gestão de equipamentos e de espaços (CORREIA; COLARES; SARAIVA, 2017; SILVA, F., 2013), geralmente celebrados em contratos ou termos de cooperação/adoção. Além disso, acordos também podem ser estabelecidos a partir de autorização por lei de OUC (Operação Urbana Consorciada) e firmados em contratos (NASCIMENTO; SILVA, 2015). Desta forma, o estabelecimento de uma relação formal contratual parece ser uma característica recorrente da cooperação público-privada no âmbito brasileiro.

De maneira geral, a partir do que é retratado pela literatura, observa-se que existem nuances referentes à iniciativa de cooperação, dentro de um espectro entre uma iniciativa que surge da parte governamental, até uma iniciativa que surge da parte privada da cooperação (Figura 2.1). Desta forma, parcerias que surgem a partir da necessidade identificada pelo governo de construir, qualificar ou administrar uma infraestrutura ou espaço público a partir de financiamento ou execução pelo setor privado se situam em uma ponta deste espectro aqui proposto (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018; JAKAITIS; PALIULIS, 2013; KURYIAN; RAY, 2009; GARRISON, 2019; SILVA, F., 2013). Enquanto na outra ponta do espectro estão as parcerias em que a necessidade de melhorar uma área da cidade surge por conta da identificação de uma demanda de negócios por parte do próprio setor privado (KIZILDERE; CHIODELLI, 2017; MARTÍN, 2013; DIDIER; PEYROUX; MORANGE, 2012; SILVA, 2009). Entre estes dois polos, existem situações intermediárias, onde a necessidade de melhorar um espaço parte de uma constatação do governo, mas as tomadas de decisão contam com a participação do setor privado (VAN MELIK, 2009; HAILA, 2008; GOSS, 1996; LEE; HWANG, 2018; RICHNER; OLESEN, 2019; NASCIMENTO; SILVA, 2015), ou em que tal constatação resulta em incentivos que irão oferecer determinado nível de liberdade para que o setor privado elabore propostas e possa intervir sobre os espaços (DIRSUWEIT 2009; LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993; IVESON, 2012).

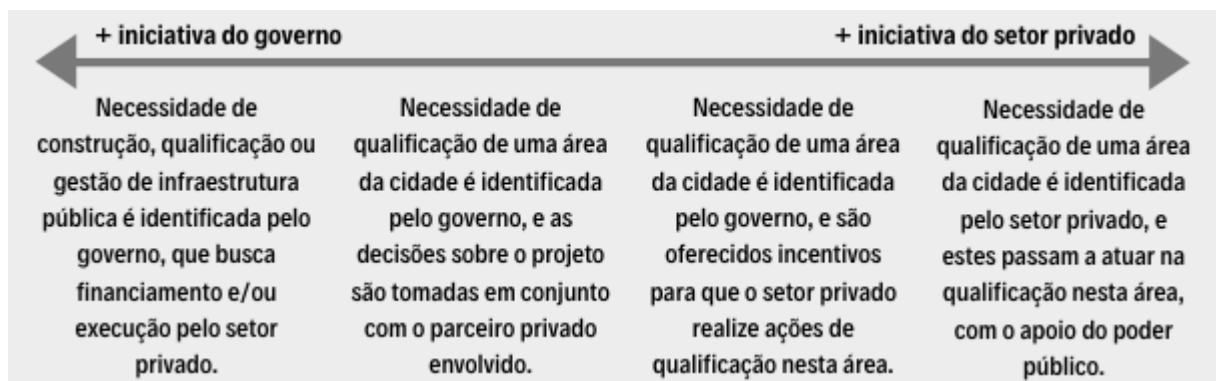


Figura 2. 1.: Iniciativas para o estabelecimento de cooperação público-privada para intervenções urbanas

Fonte: Elaboração própria.

A partir desta classificação, percebe-se que a maior parte dos casos tratados na literatura mundial situam-se no lado de maior iniciativa de parceria por parte do governo. Ainda, é possível observar que a maior parte dos casos analisados no contexto brasileiro também se enquadram no espectro de iniciativa mais

governamental, onde o uso da parceria se dá para viabilizar a execução de alguma obra inserida dentro de uma agenda pública maior (NUIJTEN et al., 2018, KOPPER, 2015), ou para a gestão de algum espaço de uso público que já esteja pronto (COSTA, 2010; SILVA, F., 2013; CORREIA; COLARES; SARAIVA, 2017). Apenas um dos casos brasileiros, a PPP do Porto Maravilha, pode ser enquadrado como uma área da cidade visada para requalificação a partir de decisões em conjunto com o parceiro privado (NASCIMENTO; SILVA, 2015), uma vez que para sua execução foi criada uma empresa de economia mista.

Considerando que grande parte das parcerias se dão por iniciativa governamental, buscou-se compreender os critérios utilizados pelo poder público na seleção do parceiro privado. Contudo, muitos estudos não especificam como é escolhido o parceiro privado (JAKAITIS; PALIULIS, 2013; IVESON, 2012; FRASER; KICK, 2014; CORREIA; COLARES; SARAIVA, 2017) e a maioria dos casos onde essa informação é tratada são das parcerias estabelecidas em BIDs (*Business Improvement Districts*), casos em que a iniciativa parte da organização do setor privado, sem que o poder público possa selecionar de alguma forma quais empresas atuarão na área (KIZILDERE; CHIODELLI, 2017, MARTÍN, 2013; RICHNER; OLESEN, 2019; DIDIER; PEYROUX; MORANGE, 2012). A tomada de iniciativa pelo setor privado difere-se dos casos de parcerias em que as empresas utilizam benefícios que são concedidos pelo poder público. Nestes casos, embora a iniciativa de intervir no espaço parta do poder público, não há uma seleção dos parceiros privados, mas sim uma decisão das empresas em utilizar ou não os benefícios propostos (LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993; LEE; HWANG, 2018). Em um dos casos, o único em que foi explicitado como o poder público seleciona o parceiro privado para implementar projetos, o critério utilizado é de custo-benefício (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018).

Entre os estudos brasileiros que explicam a forma de seleção do parceiro privado, a escolha é unanimemente feita através do processo de licitação (COSTA, 2010; NUIJTEN et al., 2018; KOPPER, 2015). A licitação é um processo de seleção estabelecido por lei Federal brasileira (Lei Nº 8.666/1993), obrigatório (salvas as exceções previstas na mesma lei), que visa garantir, no processo de seleção, a isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração pública e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável (BRASIL, 1993). Ainda, de

acordo com a Lei Nº 8.666/1993, o processo de licitação deve seguir os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade e da probidade administrativa. Desta forma, o Brasil conta com uma base legal que regula os contratos firmados entre os órgãos do poder público e outras partes, o que se aplica a alguns tipos possíveis de parceria, base legal esta, igual ou semelhante, que não é mencionada na literatura em âmbito mundial sobre o envolvimento público-privado em intervenções urbanas.

Diferentes combinações de atribuições para cada parceiro são encontradas nos casos tratados pela literatura. No âmbito das experiências retratadas mundialmente, as atribuições sob responsabilidade do setor privado costumam ser, mais frequentemente, de financiamento (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018, JAKAITIS; PALIULIS, 2013; IVESON, 2012) e de operação e/ou manutenção (KURYIAN; RAY, 2009, DIRSUWEIT, 2009, GOSS, 1996, LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993), mas também aparecem na fase de design e elaboração do projeto da intervenção urbana (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018; LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993; LEE; HWANG, 2018), construção (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018; JAKAITIS; PALIULIS, 2013), prestação de contrapartidas (HAILA, 2008, IVESON, 2012) e na elaboração de normas legais (DIDIER; PEYROUX; MORANGE, 2012).

Quanto ao poder público, geralmente compete o cuidado com as questões legais, como emissão de licenças e elaboração de leis (JAKAITIS; PALIULIS, 2013, LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993, LEE; HWANG, 2018, DIDIER; PEYROUX; MORANGE, 2012), a definição de diretrizes base para o projeto de intervenção (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018, JAKAITIS; PALIULIS, 2013, LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993, LEE; HWANG, 2018), e a fiscalização e o controle sobre a implementação (JAKAITIS; PALIULIS, 2013, LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993, MARTÍN, 2013). Ainda, há casos em que o poder público fornece o local para a intervenção, através de venda, concessão ou troca (HAILA, 2008, GOSS, 1996), atua na fase operação (RICHNER; OLESEN, 2019, GARRISON, 2019), na fase de design e projeto (KIZILDERE; CHIODELLI, 2017), e também pode realizar pagamentos ao parceiro privado (JAKAITIS; PALIULIS, 2013) e fornecer subsídios e treinamentos a este parceiro (KURYIAN; RAY, 2009).

Nos casos brasileiros, as funções atribuídas ao parceiro público abrangem a construção de infraestrutura urbana básica (NASCIMENTO; SILVA, 2015), a gestão e fiscalização de obras e serviços públicos (NASCIMENTO; SILVA, 2015; SILVA, F., 2013), a administração de recursos patrimoniais e financeiros (NASCIMENTO; SILVA, 2015), o financiamento (NASCIMENTO; SILVA, 2015), a provisão de programas sociais para as populações atingidas pela intervenção (NUIJTEN et al., 2018), a definição de metas e modelos, a elaboração de editais, e a oferta de incentivos fiscais (CORREIA; COLARES; SARAIVA, 2017). Por outro lado, as funções atribuídas ao parceiro privado são: a gestão (COSTA, 2010), a manutenção (COSTA, 2010; SILVA, F., 2013), a arrecadação/ cobrança pelos serviços oferecidos (COSTA, 2010, KOPPER, 2015), a construção de infraestrutura urbana (NASCIMENTO; SILVA, 2015; KOPPER, 2015), de mobiliário urbano (SILVA, F., 2013), o financiamento (NASCIMENTO; SILVA, 2015; KOPPER, 2015), e a provisão de programas sociais para as populações atingidas pela intervenção (NUIJTEN et al., 2018).

Agrupando tais informações, é possível visualizar a predominância das atribuições conferidas ao poder público e ao parceiro privado e constatar semelhanças e diferenças nos casos brasileiros diante dos casos a nível mundial. Desta forma, pode-se observar que, tanto nos casos a nível mundial quanto no âmbito brasileiro, as funções desempenhadas majoritariamente pelo poder público no processo de envolvimento conjunto se situam fortemente na área do planejamento, elaboração de leis e/ou diretrizes, enquanto as funções desempenhadas pelo setor privado se situam fortemente na área da execução, gestão e financiamento/investimento (Tabela 2.1).

Tabela 2. 1.: Síntese - funções atribuídas aos parceiros público e privado, a nível mundial e brasileiro

Âmbito dos casos estudados	Parceiro	Áreas de atribuições dentro da parceria						
		Planejamento; leis/diretrizes	Projeto de intervenção	Financiamento/ investimento	Execução	Supervisão	Pagamentos/ Contrapartidas	Gestão
Mundial - 16 casos	Poder público	9 (56,2%)	3 (18,7%)	1 (6,2%)	1 (6,2%)	4 (25%)	1 (6,2%)	1 (6,2%)

(100%)	Parceiro privado	3 (18,7%)	4 (25%)	9 (56,2%)	11 (68,7%)	-	2 (12,5%)	10 (62,5%)
Brasileiro – 6 casos (100%)	Poder público	3 (50%)	1 (16,7%)	2 (33,3%)	2 (33,3%)	2 (33,30%)	-	2 (33,3%)
	Parceiro privado	-	-	3 (50%)	3 (50%)	-	-	5 (83,3%)

Cabe pontuar que os processos de planejamento e de gestão diferenciam-se por se referirem, respectivamente, ao processo de tentativa de simulação de um futuro buscando melhor precaver-se contra prováveis problemas e tirar melhor proveito dos desdobramentos positivos, e ao processo de administração de uma situação conforme os recursos disponíveis e as necessidades imediatas (SOUZA, 2013). No âmbito mundial, o poder público tende a desempenhar relevante papel na supervisão do processo, e também na elaboração do projeto de intervenção, enquanto o parceiro privado geralmente atua de forma predominante nas áreas de execução, gestão e financiamento. Nos casos brasileiros ocorre do poder público tender a atuar na execução e também no financiamento das intervenções de forma conjunta com o parceiro privado, além do parceiro privado atuar predominantemente na gestão da intervenção. Destaca-se, ainda, a ausência de atenção sobre a quem cabe o papel de elaboração dos projetos de intervenção no âmbito dos estudos brasileiros.

A tabela a seguir sintetiza as características dos casos de envolvimento entre os setores público e privado em âmbito mundial e brasileiro, com base nos estudos existentes sobre o tema (Tabela 2.2).

Tabela 2. 2.: Síntese dos casos de envolvimento público-privado em intervenções urbanas, analisados pela literatura (continua)

Referência	País - Caso	Forma de estabelecimento da parceria	Formas de seleção do parceiro privado
Van Den Hurk; Siemiatycki (2018)	Canadá – provisão de infraestruturas públicas	Contratos de concessão	Análise de custo-benefício
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - definição de diretrizes base para o projeto de intervenção; Parceiro privado - financiamento, operação e/ou manutenção, design e projeto da intervenção urbana, construção.			
Jakaitis; Paliulis (2013)	Lituânia - provisão de infraestruturas públicas	Contratos de financiamento	Não explica.
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - questões legais, como emissão de licenças e elaboração de leis, definição de diretrizes base para o projeto de intervenção, fiscalização			

e o controle sobre a implementação, realização de pagamentos ao parceiro privado; Parceiro privado - financiamento, operação e/ou manutenção, design e projeto da intervenção urbana, construção.			
Kuryian; Ray (2009)	Índia - implementação de Centros de Serviço Comum (CSCs)	Atuação em conjunto entre pequenos empreendedores locais, agências privadas e governos estaduais	Não explica.
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - fornecer subsídios e treinamentos ao parceiro privado; Parceiro privado - operação e/ou manutenção.			
Van Melik (2009)	Holanda – requalificação de praças	Atuação em conjunto nas decisões sobre os projetos em área delimitada da cidade	Não explica.
Competências atribuídas a cada parceiro: Não explica.			
Dirsuweit (2009)	África do Sul – projetos de renovação urbana	Incentivos econômicos oferecidos pelo poder público	Não explica.
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - não explica; Parceiro privado - operação e/ou manutenção			
Haila (2008)	Finlândia – requalificação da área central	Contratos de concessão e financiamento	Não explica.
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - fornecimento do local para a intervenção; Parceiro privado - financiamento, prestação de contrapartidas			
Goss (1996)	EUA - revitalização urbana em áreas de orla	Atuação em conjunto em projetos de área delimitada da cidade	Não explica.
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - fornecimento do local para a intervenção; Parceiro privado - financiamento, operação e/ou manutenção.			
Loukaitou-Sideris; Banerjee (1993)	EUA – provisão de áreas públicas através do uso de incentivos legais	Incentivos econômicos oferecidos pelo poder público	Não há uma seleção, mas sim uma iniciativa das empresas em aderir aos incentivos oferecidos.
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - questões legais, como emissão de licenças e elaboração de leis, definição de diretrizes base para o projeto de intervenção, fiscalização e o controle sobre a implementação; Parceiro privado - operação e/ou manutenção, design e projeto da intervenção urbana, construção.			
Kizildere ; Chiodelli (2017)	Turquia – BID	Atuação em conjunto em projetos de área delimitada da cidade	A iniciativa parte da organização do setor privado, sem que o poder público possa selecionar de alguma forma quais empresas atuarão na área
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - design e projeto; Parceiro privado - financiamento, operação e/ou manutenção, design e projeto da intervenção urbana.			
Martín (2013)	Espanha (avaliação de experiências europeias) - BID	Atuação em conjunto em projetos de área delimitada da cidade	A iniciativa parte da organização do setor privado, sem que o poder público possa selecionar de alguma forma quais empresas atuarão na área
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - fiscalização e o controle sobre a implementação; Parceiro privado - financiamento, operação e/ou manutenção.			
Lee; Hwang (2018)	Coréia do Sul - centros de entretenimento urbano	Atuação em conjunto em projeto específico	Não há uma seleção, mas sim uma iniciativa das empresas em aderir

			aos incentivos oferecidos.
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - questões legais, como emissão de licenças e elaboração de leis, definição de diretrizes base para o projeto de intervenção; Parceiro privado - design e projeto da intervenção urbana.			
Richner; Olesen (2019)	Dinamarca - BID	Atuação em conjunto em projetos de área delimitada da cidade	A iniciativa parte da organização do setor privado, sem que o poder público possa selecionar de alguma forma quais empresas atuarão na área
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - operação; Parceiro privado - operação e/ou manutenção.			
Garrison (2019)	EUA – plantio de árvores na cidade	Atuação em conjunto em projeto específico	Não explica.
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - operação, financiamento; Parceiro privado - operação e/ou manutenção.			
Didier; Peyroux; Morange (2012)	África do Sul - CID	Atuação em conjunto em projetos de área delimitada da cidade	A iniciativa parte da organização do setor privado, sem que o poder público possa selecionar de alguma forma quais empresas atuarão na área
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - questões legais, como emissão de licenças e elaboração de leis; Parceiro privado - elaboração de normas legais.			
Iveson (2012)	Austrália/Nova Zelândia – comercialização de pontos públicos para anúncios para financiamento de infraestrutura urbana	Contratos de concessão e/ou financiamento	Não explica.
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - Não explica; Parceiro privado - financiamento, prestação de contrapartidas.			
Fraser; Kick (2014)	EUA – revitalização de área urbana a partir de projetos desenvolvidos por organização público-privada	Atuação em conjunto em projeto de alguma área delimitada da cidade	Não explica.
Competências atribuídas a cada parceiro: Não explica.			
Costa (2010)	Brasil – Administração de Praça	Contratação por licitação	Licitação
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - Não explica; Parceiro privado - gestão, manutenção e a arrecadação/ cobrança pelo serviço.			
Nascimento; Silva (2015)	Brasil – Operação Urbana Consorciada na área portuária da cidade	Estabelecida por lei	Não explica.
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - construção de infraestrutura urbana, gestão de obras e serviços públicos, administração de recursos patrimoniais e financeiros, financiamento; Parceiro privado - construção de infraestrutura urbana, financiamento.			
Nuijten et al., (2018)	Brasil – Favela do Jacarezinho	Contratação por licitação	Licitação
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - execução das obras de construção; provisão de programas sociais para as populações atingidas pela intervenção; Parceiro privado - provisão de programas sociais para as populações atingidas pela intervenção.			
Kopper (2015)	Brasil – Construção de Centro Popular de Compras	Contratação por licitação	Licitação

Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - Não explica; Parceiro privado - a arrecadação/ cobrança pelo serviço, financiamento, construção do local.			
Correia; Colares; Saraiva (2017)	Brasil – Administração de espaços culturais	Parceria para gestão.	Não explica.
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - definição de metas e modelos, elaboração de editais, oferta de incentivos fiscais; Parceiro privado - Não explica.			
Silva, F. (2013)	Brasil – Adoção de espaços públicos	Termos de cooperação/adoção	A iniciativa parte da decisão das empresas em adotar os espaços, conforme condições estabelecidas em lei municipal
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - fiscalização, provisão da infraestrutura urbana do local; Parceiro privado - realização e financiamento de obras, instalação de mobiliário urbano, exploração comercial			
Silva (2009)	Brasil – Realização de evento cultural	Atuação conjunta para a realização de eventos culturais na cidade	Não explica
Competências atribuídas a cada parceiro: Parceiro público - estudos técnicos, encaminhamento de lei, disponibilização dos espaços para o evento; Parceiro privado - patrocínios, produção e doação de obras			

Diante do expressivo número de casos internacionais encontrados na literatura, destaca-se que, devido às suas particularidades sócio-econômicas e históricas de desenvolvimento urbano, as cidades da América Latina podem sofrer distintas consequências ao desenvolver processos de recuperação de áreas urbanas envolvendo parcerias com o setor privado (COY, 2013). Além disso, especificamente com relação ao Brasil, as heranças do processo de formação da sociedade brasileira ainda interferem sobre o planejamento e a gestão urbana (SILVA; D'ASCENZI, 2018) fazendo com que os benefícios provenientes das intervenções urbanas, incluindo as realizadas através de parcerias público-privadas, possam favorecer as classes que já concentram maior riqueza. Assim, o fato de as políticas urbanas no Brasil, de forma geral, não serem direcionados para a resolução dos conflitos mais profundos que marcam as desigualdades urbanas, podendo, inclusive, reforçar essas desigualdades (MARICATO, 2000; FERREIRA, 2011), consiste na principal peculiaridade brasileira a ser levada em consideração. Diante do exposto, é necessário considerar os questionamentos que são inerentes ao envolvimento do setor privado em políticas públicas, com foco nas políticas a nível local, para intervenções urbanas.

2.2.1.1 Questões inerentes ao envolvimento do setor privado junto ao poder público

O entendimento quanto às ações do poder público encontra amparo no campo de estudos de políticas públicas, o qual busca compreender as ações dos governos, para que, a partir disso, se possa sugerir mudanças no curso de tais ações (SOUZA, 2006). O governo consiste no poder executivo que direciona as ações do poder público no âmbito que lhe compete (municipal, estadual ou federal) (TRONCO, 2018; HOWLETT et al., 2013). Entende-se as políticas públicas como ações de governo (SOUZA, 2006; TRONCO, 2018), contudo, elas também podem englobar a participação do setor privado e do chamado terceiro setor – as Organizações Não Governamentais (ONGs) e organizações da sociedade civil – (SECCHI, 2013). Assim, políticas públicas podem ser definidas como cursos de ação intencionais para intervir na realidade, visando o enfrentamento de um problema publicamente entendido como relevante (HOWLETT et al, 2013; SECCHI, 2013; LIMA; STEFFEN; D'ASCENZI, 2018).

Os problemas públicos, por sua vez, são socialmente construídos, envolvendo processos de percepção e interpretação (CAPELLA, 2006). Ao adquirir status de relevância entre os formuladores de políticas públicas, determinada questão passa a integrar a agenda, isto é, passa a ser tratada como uma demanda de ação (CAPELLA, 2006; MENEZES; SOUZA, 2017). Para que ocorra a ação de enfrentamento a um problema, é necessário que haja uma convergência de fatores: a percepção compartilhada socialmente quanto à existência de tal problema e quanto à sua relevância; a existência de uma solução viável (econômica e politicamente) que possa ser implementada; e a existência de recursos (financeiros, políticos, humanos etc.) disponíveis para o enfrentamento deste problema (MENEZES; SOUZA, 2017). Contudo, a condução do curso de ação desse processo complexo entre a identificação de uma demanda e a elaboração de uma resposta a essa demanda está intimamente ligada aos atores que dele participam.

Desta forma, as políticas públicas envolvem um conjunto de ações e decisões, e caracterizam-se pela interação e conflito entre os diferentes atores envolvidos, pois pressupõem uma transformação na realidade (RUA, 2009; LIMA; STEFFEN; D'ASCENZI, 2018). Os atores são aqueles que possuem interesses relacionados à intervenção para qual a ação governamental é direcionada, e que por isso se

envolvem no processo da política pública (RUA, 2009). Os atores podem ser governamentais, do setor privado, ou da sociedade civil, podem atuar como indivíduos ou como organizações e podem ter maior ou menor grau de visibilidade (RUA, 2009; MENEZES; SOUZA, 2017). Logo, diferentes atores envolvidos possuem capacidade de defender cursos de ação semelhantes ou diferentes, resultando em alianças, barganhas e/ou conflitos.

Assim, ressalta-se que as políticas públicas não são neutras e, portanto, são permeadas por ideias e visões de mundo dos atores envolvidos nos processos de formulação e implementação (LIMA; STEFFEN; D'ASCENZI, 2018). Portanto, as ações do setor público são complexas e, por natureza, permeadas por conflitos. Sintetizando, tais elementos que caracterizam as políticas públicas podem ser visualizados no esquema abaixo (Figura 2.2).

PROCESSO	FINALIDADE	SUBSTÂNCIA	DINÂMICA	CONSEQUÊNCIA
Conjunto de interpretações, decisões, ações e avaliações	Resposta política à percepção de um problema social	Orientadas por valores, ideias e visões de mundo	Interação e conflito entre os atores	Transforma uma <i>ordem local</i>

Figura 2. 2.: Caracterização das políticas públicas
Fonte: Lima; Steffen; D'ascenzi (2018)

Portanto, independentemente dos resultados alcançados, a parceria irá provocar uma reorganização das responsabilidades entre as partes envolvidas na provisão do bem ou serviço público em questão (CASULA, 2017). Neste sentido, pontua-se que o setor privado se guia pelos princípios da eficiência de mercado (GIAMBIAGI; ALÉM, 2011) e, portanto, é responsivo àqueles que consomem seus bens e serviços. Por outro lado, o poder público deve sempre levar em conta a supremacia do interesse público sobre o privado e os princípios do direito público (SILVA, L., 2013).

Alguns autores apontam a forma problemática de como o Estado acaba abrindo mão de seu papel de planejador e formulador de políticas públicas para atender demandas e necessidades do setor privado, mantendo apenas uma “roupagem” de finalidade do atendimento do interesse público e social sobre suas ações

(NASCIMENTO et al., 2018). Assim, ao não levar, efetivamente, em consideração o interesse público e social, o processo empregado pode conduzir a projetos para intervenções urbanas que não serão inteiramente satisfatórias aos usuários, como observado em casos em outros países. Por exemplo, cita-se o caso em que infraestruturas prisionais providas através de PPP no Canadá prejudicam a sensação de segurança dos guardas (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018), além do caso na Lituânia onde a inserção de um centro de esportes de inverno, fruto de uma cooperação com empresa privada, resultou em uma paisagem que não apresenta elementos da arquitetura étnica local ou relação com o patrimônio natural e cultural (JAKAITIS; PALIULIS, 2013) e também um caso na Finlândia, onde houve uma redução de espaço público (HAILA, 2008).

Portanto, é fundamental considerar, conforme sugere a literatura, que as ações do governo ocorrem em uma dinâmica onde há disputas sobre as ações (p. ex.: RUA, 2009; SECCHI, 2013; MENEZES; SOUZA, 2017; CASULA, 2017; SOUZA, 2017). Isso é, se nos processos tradicionais já ocorrem disputas, envolvendo a assimetria de recursos, ao se alterar os processos utilizados alguns atores tenderão a ganhar poder, e outros, tenderão a perder. Assim, conforme o exposto, o envolvimento do setor privado junto ao poder público provoca inevitavelmente um rearranjo dos atores que participam da definição sobre ações que afetarão a população, o que implica na necessidade de verificar o que aponta a literatura sobre como a população é incluída nestes processos.

2.2.1.2 Participação da população nos processos com envolvimento público-privado

Dentre os estudos que abordam o quesito da participação da população especificamente ao longo de processos com envolvimento dos setores público e privado, variam as formas como isso ocorre. Um dos estudos indica a existência de participação através de voluntariado e organizações da sociedade civil na fase de implementação, mas não no planejamento e decisões sobre a PPP (GARRISON, 2019). Semelhantemente, em outros casos, o debate público acerca das alternativas para os espaços que foram objetos de envolvimento público-privado ocorreu somente após já delineadas as propostas de intervenção (VIVIAN, 2019). Outro

estudo aponta o estabelecimento de comitês locais de acompanhamento desde a elaboração e implementação do projeto no local da intervenção (NUIJTEN et al., 2018). Em outro caso houve a captação de demandas com usuários dos espaços urbanos da cidade, através de pesquisa (DIDIER; PEYROUX; MORANGE, 2012). Ainda, nos casos de BID, é possível que existam processos de participação na tomada de decisão com relação aos projetos de intervenção, mas direcionados apenas aos proprietários situados na região de intervenção, e não à população em geral que utiliza o espaço (MARTÍN, 2013). Em outro estudo, aborda-se um canal de participação para tomadas de decisão, mas que acabou levando à reclamações por parte da população participante, a qual alegava que embora estivesse participando, seus interesses não estariam sendo considerados (FRASER; KICK, 2014). Contudo, embora tenha sido reconhecida nos estudos a relevância de considerar a participação das pessoas nos projetos com envolvimento público-privado, na maioria dos casos (p. ex.: VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018; JAKAITIS; PALIULIS, 2013; DIRSUWEIT, 2009; HAILA, 2008; SILVA, F., 2013), os estudos indicam não ter havido tal participação. Ainda, outros estudos que tratam do tema sequer abordam o envolvimento dos futuros usuários nas políticas para a provisão e a gestão de espaços de uso público (p. ex.: VAN MELIK, 2009; GOSS, 1996; COSTA, 2010; KOPPER, 2015).

Assim, tanto a indicação de inexistência de participação dos futuros usuários dos espaços, quanto a desconsideração por parte significativa da literatura desta característica do processo das parcerias, indicam que a consideração dos interesses da população não vem tendo significativo tratamento dentro do âmbito de processos com envolvimento público-privado. Desta forma, ao se verificar reduzida atenção à captação e consideração da percepção da população e, ao mesmo tempo, oportunizar a maior participação da iniciativa privada, o poder público direciona-se para um curso de ação que, assim, tende a priorizar os interesses da iniciativa privada. Portanto, é evidente a necessidade de aprofundar o conhecimento sobre como esta reorganização de papéis pode influenciar os espaços que serão ofertados à população.

2.2.2 As parcerias entre os setores público e privado a partir da legislação brasileira

Embora não sejam uma prática inovadora, conforme já considerado por outros estudos (p. ex.: BONOMO, 2012; SILVA, F., 2013; HODGE; GREVE, 2010), o envolvimento conjunto entre os setores público e privado em intervenções urbanas possuem uma regulamentação recente e seu emprego é emergente no Brasil. As parcerias com o setor privado passaram a ganhar espaço como uma possibilidade de viabilizar investimentos diante de uma menor capacidade financeira dos governos de realizar, principalmente, investimentos na área da infraestrutura (GIAMBIAGI; ALÉM, 2011).

Conforme a Constituição Federal brasileira, o Poder Público municipal é o ente federado responsável pela política urbana, devendo executar políticas direcionadas ao bem-estar de seus habitantes e ao cumprimento da função social da cidade (BRASIL, 1988). Nesse sentido, o planejamento e a gestão urbana estão entre uma série de áreas onde o poder público municipal tem a possibilidade de propôr alternativas mais direcionadas à cooperação com empresas e com o 3º setor (que engloba, por exemplo, Organizações Não-Governamentais e Organizações da Sociedade Civil).

Assumindo que o envolvimento público-privado em conjunto ocorre quando ambos assumem riscos e se beneficiam do objeto da parceria, entende-se que existem mais arranjos possíveis no contexto legal brasileiro, embora não sejam abrangidos pelo termo de “parcerias público-privadas”. Por exemplo, existem as concessões de serviços públicos, que são definidas no Brasil pela Lei Nº 8.987/1995. Tal legislação é anterior à legislação específica das PPPs, e trata da delegação da prestação de serviços públicos mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas (BRASIL, 1995). No que se refere à concessão de espaços públicos, é prevista na mesma lei a concessão precedida da execução de obra pública. Nesse caso, a construção total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de obras de interesse público, é oferecida mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas, de forma que o investimento na execução da obra possa ser remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado

em contrato (BRASIL, 1995). Assim, nesse caso, ambos fazem um acordo para a realização de determinada obra e, idealmente, cada parceiro poderá captar os seus benefícios a partir da realização dessa obra.

Ainda, no início dos anos 2000, o Estatuto da Cidade ofereceu aos municípios uma série de instrumentos de planejamento, financeiros e jurídicos, os quais são direcionados para a garantia do cumprimento das funções sociais da cidade (BRASIL, 2001). Entre estes instrumentos, estão as Operações Urbanas Consorciadas (OUCs), definidas como um:

“conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.” (BRASIL, 2001, Art. 32 § 1º).

Nesse sentido, as OUCs também abrem possibilidades de envolvimento entre os setores público e privado. As delimitações das áreas que podem ser objeto de OUC são definidas pelo poder público em Lei (Plano Diretor ou legislação específica). Na lei específica do plano de cada OUC podem ser previstas modificações de índices de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo e também de normas edilícias (BRASIL, 2001). Tais modificações são incentivos direcionados ao setor privado para que sejam alcançadas as transformações urbanísticas pretendidas. Assim, ambos podem atuar para alcançar essas transformações na área delimitada que, idealmente, deverão resultar em benefícios para ambos os parceiros que cooperam.

Posteriormente, a instituição da legislação que utiliza especificamente o termo “Parcerias Público-Privadas” ocorre em 2004, marcando a institucionalização de uma maior receptividade para a participação do setor privado nas políticas públicas. Em nível Federal, a Lei Nº 11.079/2004 instituiu as normas para licitação e contratação de Parcerias Público-Privadas (PPPs) no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Esta ação de instituição legal na União foi seguida pelos Estados e Municípios nos anos posteriores – com exceção do caso de Minas Gerais em que o estado adiantou-se, editando sua lei de PPPs já em 2003 (NASCIMENTO et al., 2018). Com relação ao estado do Rio Grande do Sul, a Lei Nº 12.234 é sancionada em 2005, prevendo a possibilidade de contratos de Parceria Público-Privada para serviços, empreendimentos e atividades de interesse público, e

em Porto Alegre, capital do estado, no mesmo ano a Lei Nº 9.875/2005 institui as PPPs.

Ainda, posterior à legislação de PPPs no Brasil, foi instituída a possibilidade do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) através do Decreto Nº 8.428/2015, em que o poder público pode publicar um edital para chamada de apresentação de projetos, levantamentos ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, para que estes sirvam como subsídio à estruturação de projetos que serão objeto de concessões ou parcerias (BRASIL, 2015). Em 2015, 74 PPPs (concessões patrocinadas e administrativas) já se encontravam contratadas em todo o Brasil, sendo 28 por municípios, 45 por estados e pelo Distrito Federal e 1 pela União (RADAR PPP, 2015).

Além destas possibilidades oferecidas a partir do âmbito Federal que passam a ganhar legislações equivalentes em âmbito municipal, existem parcerias que são reguladas diretamente pelos municípios. As adoções de espaços públicos (tais como praças, parques, monumentos, canteiros, calçadas etc) consistem em acordos estabelecidos em contrato que permitem a realização de ações de manutenção de espaços públicos pela iniciativa privada. Em muitos casos, estas adoções tem como contrapartida oferecida pelo poder público a permissão para que a marca do adotante seja vinculada à imagem do espaço adotado. As regulamentações para adoção de espaços públicos são definidas em âmbito municipal, tal como ocorre, por exemplo, em Fortaleza (Decreto Nº 13.397/2014), Goiânia (Lei Municipal Nº 10.383/2019), Maceió (Lei Municipal Nº 6.286/2013), Porto Alegre (Lei Nº 12.583/2019), Rio de Janeiro (Lei Municipal Nº 5.788/2014), São Paulo (Decreto Nº 57.583/2017), Teresina (Lei Municipal Nº 5.414/2019), entre outras. Nas adoções, em sua forma ideal, ambos cooperam para manter um espaço e alcançam benefícios através dessa ação.

Portanto, observa-se que existe no Brasil uma série de maneiras possíveis legalmente para que o poder público e o setor privado firmem parcerias, permitindo o envolvimento do setor privado sobre as decisões que envolvem os serviços e bens públicos. Esta gama de possibilidades evidencia que, especialmente no contexto brasileiro, as implicações das parcerias devem ser estudadas considerando o tipo de processo adotado, uma vez que diferentes formas de cooperação podem levar a diferentes resultados. Ainda, tal consideração é relevante para evitar que resultados

de um tipo de processo envolvendo os setores público e privado sejam utilizados como base para a avaliação de outros, tanto em estudos inseridos no tema, quanto nas ações do setor público ao firmar parcerias.

2.2.3 O interesse do poder público local sobre o envolvimento do setor privado em intervenções urbanas

Para uma compreensão mais aprofundada sobre o envolvimento do setor privado nas intervenções urbanas em âmbito brasileiro, cabe averiguar o interesse do poder público local sobre o uso desses processos. As políticas de produção e provisão habitacional, por exemplo, foram transformando-se gradativamente, passando o papel do Estado de provedor para gestor da política de habitação (ROLNIK, 2015). Este processo ocorreu em muitos países, começando pelo Reino Unido e pelos Estados Unidos, tornando-se um modelo adotado posteriormente em diversos outros países, de forma que onde havia previamente um estoque habitacional público o que ocorreu foi uma privatização massiva destas habitações, enquanto nos demais, houve uma transferência ideológica da responsabilidade de provisão habitacional do Estado para o mercado (ROLNIK, 2015). Quanto à responsabilidade sobre áreas públicas de uso comum, por exemplo, um levantamento realizado pela organização jornalística peruana “Convoca”, a partir de informações oficiais obtidas através de órgãos municipais de Lima, no Perú, estima que nos últimos 25 anos, a referida cidade concedeu para empresas privadas áreas públicas de parques, praias e estádios que, somadas, equivalem a 79 campos de futebol (560 mil m²) (CONVOCA.PE, 2019).

Contudo, a transformação do papel do Estado é complexa e não se trata de um simples enxugamento do Estado para dar lugar à livre atuação do mercado. Nesse sentido, é improvável que intervenções urbanas de grande escala nas cidades ocorram sem contar com substancial ajuda e incentivo por parte do governo local (HARVEY, 1996). Assim, o Estado é considerado necessário neste processo, justamente pelo seu papel facilitador das intervenções que promovem a rentabilização dos espaços (VAINER, 2000; MENDES, 2017; PANIZZI, 2020).

Adicionalmente, identifica-se um consenso em países de capitalismo avançado de que as cidades devem assumir um comportamento empresarial em relação ao

desenvolvimento econômico, competindo por investimentos (HARVEY, 1996; SANTOS, 2000). Este “empresariamento” tem como característica central a noção de parceria público-privada, e vincula o uso dos poderes públicos locais na atração de novas fontes de financiamentos e investimentos ao atendimento das tradicionais reivindicações locais (HARVEY, 1996). Nesse sentido, o envolvimento do setor privado em intervenções urbanas já é estudado pela literatura em diversos países, representando contextos da Europa (JAKAITIS; PALIULIS, 2013; VAN MELIK, 2009; HAILA 2008; MARTÍN, 2013; KIZILDERE; CHIODELLI, 2017; RICHNER; OLESEN, 2019), América do Norte (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018; GOSS, 1996; LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993; FRASER; KICK, 2014; GARRISON, 2019), Ásia (KURYIAN; RAY, 2009; LEE; HWANG, 2018), África (DIRSUWEIT, 2009; DIDIER; PEYROUX; MORANGE, 2012), Oceania (IVESON, 2012) e especificamente do Brasil, nas regiões Sudeste (NASCIMENTO; SILVA, 2015; CORREIA; COLARES; SARAIVA, 2017), Nordeste (COSTA, 2010; NUIJTEN et al., 2018) e Sul do país (KOPPER, 2015; SILVA, 2009; SILVA, F., 2013). Portanto, as intervenções do setor privado no espaço urbano vêm sendo identificadas a nível global, sendo justificadas pelo poder público como uma maneira tanto de buscar a qualificação dos espaços quanto o desenvolvimento econômico local.

Diante da identificada difusão desta prática, surge o questionamento sobre de que forma ela poderá ser usada no planejamento urbano e quais serão as implicações para as cidades brasileiras e para as pessoas que nelas vivem. Dadas as legislações que tratam do planejamento urbano brasileiro (na Constituição Federal, Estatuto da Cidade e Planos Diretores), o poder público tem na possibilidade de envolvimento do setor privado em intervenções urbanas uma ferramenta.

Nesse sentido, olhando para as experiências atualmente retratadas no Brasil, observa-se que a provisão e manutenção de parques e praças são, atualmente, serviços urbanos visados para a concessão à iniciativa privada em diversas cidades do Brasil, como por exemplo, Porto Alegre, São Paulo e Florianópolis. Em São Paulo a Prefeitura Municipal realiza concessão dos Parques Ibirapuera, Jacintho Alberto, Eucaliptos, Tenente Brigadeiro Faria Lima, Lajeado e Jardim Felicidade, na qual a concessionária deverá executar obras e serviços de engenharia, gerir, operar e fazer a manutenção dos parques, podendo obter receitas através de publicidade, serviços (como estacionamento, alimentação e entretenimento) e realização de eventos,

devendo ainda realizar pagamentos ao poder público, conforme o contrato (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 2019). Em Florianópolis, a Prefeitura Municipal autorizou concessão onerosa de uma área costeira e iniciou processo de licitação para a construção, operação e manutenção de parque urbano com marina na área, visando implementar projeto desenvolvido em Processo de Manifestação de Interesse (PMI) (PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 2019). Na mesma tendência, em Porto Alegre, o Executivo municipal apresentou um projeto que prevê a permissão para a adoção e concessão de praças e parques para o setor privado (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2019c). Apesar de aprovada pela câmara, a proposta foi bastante questionada quanto ao seu teor, que indica a passagem da administração de um bem comum de uso público ao setor privado, e quanto ao seu processo de tramitação, o qual foi rápido e carente de debates com a sociedade (ALFONSIN, 2019). Desta forma, as parcerias vêm se consolidando como alternativas justificadas por seus utilizadores tanto pela busca da qualificação dos espaços urbanos quanto da eficiência econômica, enquanto também enfrentam resistências em razão da alegada falta de diálogo com a população.

Além destes exemplos, outros estudos apontam, mais especificamente, o despontar do envolvimento do setor privado sobre intervenções nas cidades, como as Operações Urbanas, projetos especiais e adoções em importantes cidades do país, como por exemplo, Belo Horizonte (SALOMÃO, 2019) São Paulo e Rio de Janeiro (MOSCIARO; PEREIRA, 2019), e Porto Alegre (FAGUNDES, 2018; SILVA, F., 2013; MARX; ARAÚJO, 2016).

Nesse sentido, observa-se que os objetos de parceria público privada variam entre praças e pequenos espaços de acesso público (VAN MELIK, 2009; COSTA, 2010; LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993; DIRSUWEIT, 2009; SILVA, F., 2013), ações e eventos descentralizados na cidade (GARRISON, 2019; SILVA, 2009), projetos de equipamentos e infraestruturas públicas (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018; JAKAITIS; PALIULIS, 2013; KURYIAN; RAY, 2009; IVESON, 2012; NUIJTEN ET AL., 2018; KOPPER, 2015; CORREIA; COLARES; SARAIVA, 2017), distritos de melhoria empresarial (RICHNER; OLESEN, 2019; KIZILDERE; CHIODELLI, 2017; DIDIER; PEYROUX; MORANGE, 2012; MARTÍN, 2013) projetos inseridos em planos de requalificação de áreas centrais (HAILA, 2008; LEE; HWANG, 2018;

FRASER; KICK, 2014) ou em planos de requalificação de áreas de orla (GOSS, 1996; NASCIMENTO; SILVA, 2015).

A PPP do Porto Maravilha (área portuária da cidade do Rio de Janeiro) é tratada como a maior PPP do país¹ atualmente. Assim, considerando as características geográficas do Brasil, como o seu vasto território litorâneo e permeado por cursos d'água do norte ao sul, bem como suas características históricas, como a importância dos portos para as trocas comerciais entre as cidades, cabe um olhar direcionado às áreas de orla.

2.2.3.1 *Intervenções urbanas em áreas de orla*

Encontrar uma boa localização às margens de um curso d'água já foi um fator de importância para o estabelecimento de povoados, pois garantia, principalmente, água para abastecimento da população e acesso a um meio de transporte (COY, 2013). Instalados nas margens, os povoados se desenvolviam, transformando o lugar em cidade. Contudo, após as mudanças na dinâmica econômica e social, muitas cidades que nasceram a partir de suas águas e a partir de seus portos viraram suas costas para as águas. Diante disso, uma onda de processos de requalificação de áreas portuárias, orlas, beiras de rio – denominadas como “*waterfronts*” na literatura internacional – foi transformando essas áreas, novamente, em lugar de convívio, porém, com usos diferentes (SIEBER, 1991; DEL RIO, 1999; COY, 2013).

Os principais fatores que motivam as requalificações em áreas de orla são o fator logístico de proximidade das áreas centrais e as qualidades paisagísticas devidas à proximidade com a água (KRUSE, 2011). Em muitos casos, estruturas e edificações históricas que se encontram nessas áreas também chamaram a atenção, sendo recuperadas e ganhando novos usos (DEL RIO, 1999). Em geral, a requalificação é feita conferindo usos e equipamentos voltados ao setor terciário (COY, 2013), principalmente com oferta de serviços de lazer e visando também o turismo. Com isso, o crescimento do turismo de cruzeiros e a popularização do lazer náutico

¹ Conforme afirmado na página da própria CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha>>. Acesso em: 14 jun. 2020.

contribuem na valorização das áreas costeiras para a atividade turística e de lazer (SANTANA, 2003). Desta forma, quando direcionados ao aumento do potencial competitivo das cidades para a atração de turistas, estes processos geralmente contribuem para

(...) alterar a imagem das cidades, principalmente naquelas possuidoras de atrativos culturais expressivos, seja por intervenções no patrimônio, seja pela revitalização de áreas degradadas ou abandonadas, pela gentrificação de grandes áreas da cidade ou mesmo pela inserção de novos artefatos culturais e grandes equipamentos, acabam por influenciar de forma perene a relação homem-espço (BESSA et al., 2008, p. 4)

Os casos de degradação e recuperação de áreas portuárias e de orla estão espalhados pelo mundo. A grande onda de requalificações portuárias acentuou-se na década de 1990, sendo fortemente influenciadas pelas experiências precursoras nos Estados Unidos e na Europa (SANTANA, 2003). Na América do Norte, as requalificações de áreas de orla são conduzidas principalmente por investimentos privados e, tipicamente, apresentam formas físicas e atrações culturais semelhantes (SIEBER, 1991). Por sua vez, nas cidades europeias, em muitos casos a iniciativa partiu do poder público, percebendo a oportunidade de requalificação de áreas ociosas nas margens de água para instalar, por exemplo, parques públicos e museus em lugares de antigas instalações portuárias, usinas e estações ferroviárias desativadas, com interesse em melhorar a qualidade urbana e a imagem da cidade para a atração de investimentos (COY, 2013). Porém,

mais recentemente, observamos no entanto uma passagem gradativa do poder público para o capital privado como ator principal nos projetos de revitalização nas margens de rio. Isto tem a ver com os princípios da política neoliberal que também penetram a esfera local, com as deficiências financeiras do setor público e, naturalmente, com um maior interesse do setor privado de engajar-se em revitalizações urbanas. Este interesse decorre principalmente das tendências no mercado imobiliário. (COY, 2013, p. 7).

Observa-se que, apesar de muitos projetos de intervenção em áreas de orla preverem equipamentos ligados à água, como atividades científicas voltadas para o estudo marítimo/oceânico ou atividades culturais e recreativas aquáticas, existem casos de atividades que se instalam nas áreas de orla mesmo não tendo uma relação efetiva com a água, como atividades comerciais e sedes empresariais – nas quais a implantação destes usos na área é mais simbólica do que fruto de uma necessidade (NEVES et al., 2009). Nesse sentido, Bessa et al. (2008) apontam, a

partir dos casos de Auckland, Barcelona, Berlim, Bilbao, Cingapura, Dubai, Gênova, Hong-Kong, Lisboa, Londres, Madrid, Seattle, Sydney e Xangai, que as estratégias mais recorrentes foram o uso de arquitetura icônica, em 10 das 14 cidades, e de parcerias estratégicas em 4 cidades, enquanto a única estratégia não detectada foi a do planejamento participativo. Ainda, outro estudo comparativo identificou a predominância do uso de parcerias público-privadas e de um baixo nível de participação da comunidade local (SOARES; STEFFENS; BUGS, 2019). Assim, com o predomínio dessas estratégias, a criação de novos marcos visuais e alteração da imagem das cidades visando o turismo e os investimentos externos pode acabar não representando aquilo que a sua população local deseja.

É necessário pontuar que benefícios são reconhecidos em intervenções urbanas em áreas de orla, orbitando principalmente em torno de aspectos econômicos, mas também abrangendo questões ambientais. Contudo, também existem conflitos, bastante ligados a disputas espaciais e econômicas (Tabela 2.3).

Tabela 2. 3.: Vantagens e conflitos frequentemente observados em requalificações de áreas de orla

Vantagens	Conflitos
Aumento dos valores das propriedades (ao melhorar a economia local);	Redução no financiamento de projetos à beira-mar;
Aumento de investimento econômico em áreas degradadas;	Perda da identidade cultural da orla através da implementação de ações que imitam outras cidades e do não atendimento das necessidades, dos interesses da cidade e de suas características especiais;
Atração de visitantes e de recursos;	Conflitos de interesse entre os setores público e privado;
Melhoria das condições ambientais através do uso de métodos de sustentabilidade para proteger os ecossistemas costeiros;	Conflitos associados a áreas de trabalho e bairros residenciais;
Preservação do patrimônio histórico;	Falhas comerciais ou exploração às custas da comunidade pública;
Melhoria da qualidade da água através de processos sofisticados de gestão;	Conflitos de uso do solo;
Melhoria da imagem da cidade, que leva a melhores estratégias de marketing;	Controvérsias sobre os benefícios sociais (acessibilidade social e equipamentos públicos)
Prestação de melhores serviços de transporte, serviços sociais etc.	Atrasos nos processos de tomada de decisão e implementação que podem levar a problemas de adaptação às mudanças econômicas, políticas e sociais;
	Pressões ambientais (atividades humanas versus ecossistemas costeiros).

Fonte: adaptado de Papatheochari (2011).

A seguir, são apresentados brevemente alguns exemplos de intervenções urbanas amplamente conhecidas para requalificação de áreas de orla em âmbito internacional e em importantes cidades do Brasil.

Baltimore – Inner Harbor

Baltimore é um caso mundialmente conhecido, tomado muitas vezes como modelo por ter sido um dos projetos pioneiros de requalificação da área portuária, já na década de 1960 (DEL RIO, 2001). Assim, o caso de Baltimore serviu como modelo posteriormente para projetos executados na Europa, Oceania, Sul da África, Oriente Médio, Ásia e América Latina (PAPATHEOCHARI, 2011). A requalificação começou pelo centro de negócios, chegando à área do Porto Interior (*Inner Harbor*) (Figura 2.3) na sua segunda fase, a partir de 1973, contando com um volume de investimentos dos Governos Federal e Municipal de US\$ 180 milhões e US\$ 58 milhões, respectivamente, e de US\$ 22 milhões do setor privado (DEL RIO, 2001). Estima-se que a arrecadação de impostos municipais diretos da área do projeto tenha se elevado em dez vezes e que o número de turistas, visitantes e trabalhadores da área tenha chegado a alcançar a marca de 21 milhões de pessoas ao ano (DEL RIO, 2001) – números que conferem a marca de caso de sucesso ao projeto. Edifícios de escritórios, de habitação, Centro de Convenções, hotéis, shopping, aquário, marina pública e piers que concentram uma variedade de tipos de embarcações para visitação são os seus elementos mais conhecidos (DEL RIO, 2001).



Figura 2. 3.: Inner Harbor, na cidade de Baltimore
Fonte: Hein, 2016.

Boston – Boston Harbor

A requalificação da área portuária de Boston também é reconhecida como um dos primeiros casos de sucesso (Figura 2.4). Os projetos iniciais para a requalificação da

área central e da orla de Boston surgiram na década de 1950, sendo incorporados ao Plano Geral de Boston de 1965 (DEL RIO, 2001). Já em 1969, foi inaugurado o New England Aquarium, considerado o elemento central do projeto de requalificação, e no início dos anos 1970 o projeto agregou também ações de preservação histórica dos patrimônios locais, reformando e conferindo novos usos às edificações do Quincy Market e Faneuil Hall, constituindo um conjunto gastronômico e comercial, com mercado, restaurantes, bares, lojas e escritórios, que no seu primeiro ano de funcionamento recebeu 10 milhões de visitantes e gerou um aumento estimado nos preços do solo na área de 20% a 25% (DEL RIO, 2001). Este processo foi desenvolvido pela Boston Redevelopment Authority, a agência especial de desenvolvimento da área central (DEL RIO, 2001).



Figura 2. 4.: Boston Harbor - área portuária requalificada em Boston

Fonte: <<https://www.wheretraveler.com/boston/play/your-summer-guide-bostons-waterfront>>
Acesso em: 27 set. 2019

Londres – London Docklands

A área das Docklands (Figura 2.5), que se espalha ao longo de 13km do Rio Tâmesa, recebeu inicialmente projetos pontuais de revitalização, tendo sido dirigida posteriormente pela London Docklands Development Corporation, que promoveu pesados investimentos públicos com o objetivo de fazer da área um centro mundial de operações financeiras globais (DEL RIO, 2001). A atração de investimentos deu-se através da delimitação da área como zona de empreendimentos, sem controles urbanísticos e dispendo de uma série de incentivos, que acabaram resultando, em 1993, em uma paisagem com uma série de torres comerciais vazias (DEL RIO, 2001). Além de edifícios de escritórios e hotéis, a área também engloba museu,

centro de esportes aquáticos, bares, pubs, restaurantes, centro de eventos, parque, entre outros usos (VISIT LONDON, 2020).



Figura 2. 5.: Distrito das Docklands, em Londres

Fonte: <<https://londonist.com/2016/09/what-is-there-to-do-in-canary-wharf>>. Acesso em: 27 set. 2019.

Buenos Aires – Puerto Madero

A partir de um acordo entre a Municipalidade de Buenos Aires e a Junta de Barcelona em 1985, conduziu-se posteriormente, a formulação do Plano Estratégico para o Antigo Puerto Madero em 1990 (LEVY, 2014). O projeto pretendia reaproximar a cidade do rio, mas também absorver a demanda de novos escritórios (LEVY, 2014). Hoje o Puerto Madero caracteriza-se por uma visível divisão entre a margem oeste, onde foi feita a recuperação de antigos depósitos portuários, preservando seu valor histórico e arquitetônico, e a parte ao leste, onde terrenos de maiores dimensões e com distintas possibilidades construtivas foram vendidos, e foram construídos edifícios de grandes alturas, como as Torres El Faro (LEVY, 2014) (Figura 2.6). Estas ações, conjuntamente, propiciaram a efetivação da área do Puerto Madero como um novo pólo gastronômico, comercial e empresarial (LEVY, 2014). A área conta também com espaços artísticos e culturais, como museus, centros de arte, além de um parque (BUENOS AIRES CIUDAD, 2020).



Figura 2. 6.: Puerto Madero, em Buenos Aires

Fonte: <<https://www.melhoresdestinos.com.br/bairros-buenos-aires.html>>. Acesso em: 27 set. 2019.

Belém – Estação das Docas

O projeto, realizado pelo Governo do Estado do Pará na área portuária de Belém, às margens da Baía do Guajará, reaproveitou os armazéns da antiga área portuária, conferindo a eles novos usos e preservando os guindastes desativados que estão localizados na área como objetos estéticos (TRINDADE JUNIOR; AMARAL, 2006) (Figura 2.7). A Estação das Docas se estende por 500m de orla e cobre área total de 32 mil m², tendo sido inaugurada em 2000 como um “Complexo turístico e cultural”, agrega comércios e atividades culturais, sendo que muitos destes são voltados para a expressão da cultura da região amazônica (ESTAÇÃO DAS DOCAS, 2020). Nos três armazéns, foram alocados espaços comerciais tais como bar-café, restaurantes, cervejaria, lojas de quitutes regionais, de antiguidades e de artesanato, agências de turismo, bancos, além de um teatro, espaço para exposições, feiras e outros eventos, e dois memoriais, contando adicionalmente com um terminal hidroviário para fins de lazer e turismo (TRINDADE JUNIOR; AMARAL, 2006).



Figura 2. 7.: Estação das Docas, em Belém

Fonte: <<http://www.estacaodasdocas.com.br/pagina/noticiadetalhe/ID/1846>>. Acesso em: 27 set. 2019.

Rio de Janeiro – Porto Maravilha.

A requalificação da área portuária do Rio de Janeiro foi fortemente motivada pela eleição do Rio de Janeiro como cidade sede da Copa do Mundo de Futebol em 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016 (WERNECK, 2017). O projeto abrange uma área de 5 milhões de m², integrando os bairros Santo Cristo, Gamboa, Saúde e trechos do Centro e dos bairros Caju, Cidade Nova e São Cristóvão (Figura 2.8). O projeto foi dividido em duas fases de operação, em que a primeira contemplou iluminação pública, pavimentação, calçamento, drenagens, arborização, construção do Museu do Amanhã e do Museu de Arte do Rio de Janeiro, construção da Pinacoteca Escola do Olhar, desaterro do Cais da Imperatriz e reestruturação dos Jardins Suspensos do Valongo; já a segunda fase contemplou obras de demolição de avenida perimetral, implantação de novas vias, construção de mergulhões, pavimentação, drenagem, sinalização, iluminação, arborização de calçadas e canteiros, recuperação do sistema de águas e esgoto e construção de ciclovias (NASCIMENTO; SILVA, 2015). A Operação Porto Maravilha é gerida pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), uma sociedade de companhia mista controlada pelo município mas que possui independência financeira e administrativa com relação a este (WERNECK, 2017). As obras de melhoria da infraestrutura urbana e em serviços na região foram

feitas a partir da venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs) (AGUIAR; CUSTODIO, 2016).



Figura 2. 8.: Porto Maravilha, no Rio de Janeiro

Fonte: <<https://blog.buildings.com.br/a-evolucao-da-regiao-portuaria-fluminense/>>. Acesso em: 27 set. 2019.

2.2.3.2 Intervenções urbanas em áreas de orla - conclusão

Além dos casos mencionados nos tópicos anteriores, pode-se ainda citar outros, também retratados em estudos, que evidenciam a recente onda de recuperação de antigas áreas portuárias e de orlas marítimas, fluviais e lacustres em áreas urbanas. Na Espanha, a requalificação em áreas de orla ocorreu em muitas cidades: Madrid, Valencia, Torrevieja, Zaragoza, Benidorm, Bilbao, Elche, San Sebastian e Fisterre (MARTÍ; MAYOR; MELGAREJO, 2018). Adicionalmente, casos de requalificação em áreas de orla ocorreram na Alemanha: HafenCity em Hamburgo e MediaHarbor em Düsseldorf (ŚWIERCZEWSKA-PIETRAS, 2015). Ainda, em cidades de outros diversos países também encontra-se casos de requalificação em áreas de orla: Victoria & Alfred Waterfront, na Cidade do Cabo, África do Sul; Kop van Zuid, em Rotterdam, Países Baixos; Victoria Harbour, em Hong Kong, China; Fisherman's Wharf, em São Francisco, Estados Unidos; Porto Antico, em Gênova, Itália; Port Vell, em Barcelona, Espanha; Vieux Port, em Montreal, Canadá; Copenhagen Malmö Port, em Copenhague, Dinamarca; Parque das Nações, em Lisboa, Portugal; Vieux Port, em Marselha, França; Melbourne Docklands, em Melbourne, Austrália (RIBEIRO; NUNES, 2015). Desta forma, diante do considerável número de casos conhecidos, em diferentes cidades e países, o questionamento passa a ser sobre

como as revitalizações das margens dos rios, lagos e mares são realizadas e quais são os seus efeitos para as populações das cidades.

Conforme observado nos exemplos, muitos projetos de intervenção que são voltados para promoção de espaços e atividades de uso público em áreas de orla baseiam-se em modelos que incluem uma mistura de áreas abertas de lazer, espaços para atividades educativas e culturais e espaços de comércio (tais como lojas, restaurantes, bares, escritórios, hotéis e shoppings). Além disso, tanto os espaços comerciais quanto as demais atividades são bastante visadas como atrativos turísticos, tanto pelo poder público local como pelo setor privado.

Desta forma, inspirado em práticas internacionais, este mecanismo chega ao Brasil e, a partir de casos implementados aqui e considerados de sucesso por, supostamente, proverem novas áreas urbanas sem gerar altos gastos públicos – como o Porto Maravilha e a Estação das Docas –, tornam-se, por sua vez, modelos a serem replicados em outras cidades brasileiras (MOSCIARO; PEREIRA, 2019). Assim, apesar de já se observar no Brasil a ocorrência de requalificações em área de orla, inclusive com o uso de PPP, o tema ainda não vem suscitando o mesmo volume de pesquisas no âmbito brasileiro em comparação ao que já é identificado no cenário internacional. Ainda, apesar de abordarem a realização dessas requalificações e indicarem quais novos elementos e usos elas trazem para as orlas das cidades, os estudos não aprofundam como as intervenções realizadas afetam a vida das pessoas que vivem e utilizam essas cidades.

2.2.4 O direito coletivo à cidade e as intervenções urbanas

Cabe mencionar que, no Brasil, a propriedade urbana possui uma função social a cumprir, nos termos estabelecidos no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), o que respalda a exigência de um direito coletivo: o direito à cidade. Poder desfrutar de experiências agradáveis no espaço aberto público e usufruir de uma paisagem urbana de qualidade são parte do direito à cidade (LEFEBVRE, 2001). Ainda, o direito à cidade pressupõe um direito coletivo de mudar a sociedade através da mudança da cidade (HARVEY, 2012). Isto é, todos os que vivem na cidade e, portanto, participam da sua transformação constantemente, bem como são afetados por ela constantemente, devem ter o direito de decidir sobre a cidade e dela

desfrutar. Assim, o ambiente tem capacidade de influenciar as pessoas e, coletivamente, a sociedade, por consequência. Desta forma, se primeiro nós moldamos as cidades e então elas nos moldam (GEHL, 2015), garantir o direito à cidade é garantir que a sociedade será moldada por aquilo que escolheu.

Assim, para que a população possa tomar decisões, salienta-se a importância de incluir a população nos processos de planejamento (BUGS, 2014; MELCHIORS; WAGNER, 2016; DEL RIO, 1999). Ao serem incluídos no processo, os cidadãos se sentirão muito mais responsáveis pelo seu resultado, tendendo a ser mais atentos à fiscalização e manutenção do bem público, além da participação poder reduzir as chances de corrupção e de desperdício de tempo e recursos públicos (SOUZA, 2013).

Para possibilitar a participação da população na política urbana, os governos municipais contam com instrumentos previstos no Estatuto da Cidade. Os referendos populares e plebiscitos são instrumentos voltados para a democratização das decisões envolvidas na política urbana (BARROS; CARVALHO; MONTANDON, 2010). Ambos consistem em consultas à população sobre questões de relevância pública, contudo, referendos são convocados posteriormente à criação da lei que trate do assunto em questão e os plebiscitos são convocados anteriormente (TSE, 2019). Também previstos no Estatuto da Cidade, os debates e as audiências públicas visam garantir a participação da população nos processos decisórios sobre temas de interesse da população (BARROS; CARVALHO; MONTANDON, 2010). Isto é, são processos que permitem chamar as pessoas a se reunir e debater diretamente com o poder público as questões que envolvem espaços públicos específicos de tema de audiência pública. Porém, apesar dos instrumentos disponíveis, a participação da população não parece estar sendo adequadamente consideradas pelos governos na definição das intervenções envolvendo a cidade (BUGS; REIS, 2014; SOUZA, 2017). Diante disso, é necessário ter atenção com os meios utilizados para planejar e prover os espaços públicos.

2.2.4.1 Importância das áreas de orla no direito coletivo à cidade

Dentro da perspectiva do direito à cidade, destaca-se que as áreas de orla tem dupla relevância: são, geralmente, espaços de uso público e são a paisagem do ‘*skyline*’

(vista do perfil da cidade, com os edifícios em primeiro plano e o céu ao fundo) das suas cidades. Nesse sentido, ressalta-se que os espaços públicos são importantes locais de expressão dos mais diversos grupos da sociedade, além de serem espaços de manifestações coletivas e demais atividades políticas, e onde se tem a chance de encontro e convivência entre diferentes pessoas (GEHL, 2015). Os espaços públicos, especialmente os espaços abertos, consistem na principal plataforma para as pessoas compreenderem a cidade, são canais de encontro e comunicação, que influenciam na qualidade de vida (LYNCH, 2002). Ainda, múltiplos estudos apontam para a importância da adequada disponibilidade de espaços públicos de qualidade para a prática de lazer, esportes, para o convívio social e a vida pública, e para a qualidade de vida da população no geral (p. ex.: KUNZLER et al., 2014; SILVA et al., 2016; ROSANELI et al., 2016). O espaço público é parte do cotidiano na cidade, ele não pode ser suprimido da experiência urbana (NASAR, 1998), sendo de interesse, portanto, de todos os cidadãos.

Quanto à paisagem do *skyline*, estudos recentes verificaram uma percepção por parte de gestores públicos envolvidos com o planejamento urbano de que determinados elementos da paisagem simbolizam “poder” e “desenvolvimento” (GREGOLETTO, 2019; VIVIAN, 2019). Nesse sentido, a criação de um imaginário urbano atraente, que seja adequado aos propósitos competitivos no cenário internacional está ligado ao direcionamento da cidade à atração de investimentos (HARVEY, 1996), através do marketing urbano (*city marketing*) (VAINER, 2000). O caso de Baltimore e a regeneração de sua área portuária com foco na reconstrução radical da imagem da cidade constituem um exemplo deste processo:

A renovação apresenta Baltimore de uma nova maneira rendendo à cidade o título de “cidade da renascença” e colocando-a na capa da revista Time, encobrendo sua imagem de melancolia e pobreza. Ela aparecia como uma cidade dinâmica, pronta para acomodar capital forâneo e encorajar a entrada de capital e de “pessoas certas”. Não importa que a realidade seja a de empobrecimento e deterioração urbana generalizada, que através de uma pesquisa local abrangente, baseada em entrevistas com a comunidade, os líderes civis e empresariais identificassem um “falso brilho sobre a podridão” (Szanton, 1986), que um relatório do Congresso de 1984 descrevesse a cidade como uma das mais “carentes” dos Estados Unidos e que um estudo abrangente do Renascimento por Levine (1987) mostrasse reiteradamente quão parcial e limitados eram os benefícios e de como a cidade como um todo estava acelerando em vez de diminuir o seu declínio. A imagem de prosperidade esconde tudo isso, mascara as dificuldades subjacentes e projeta uma imagem de sucesso que se espalha internacionalmente (...) (HARVEY, 1996, p. 60-61)

Ainda, o setor privado, além de orientar sua ação para a obtenção de lucro também procura mobilizar o ambiente construído para legitimar e continuar o processo de acumulação (HARVEY, 1982). Assim, a possibilidade de maior intervenção do setor privado sobre espaços que são de uso público e que compõem o *skyline* da cidade podem implicar sobre o direito à cidade, tanto com relação ao acesso aos espaços quanto ao “moldar” a cidade.

Nesse sentido, o desenho dos espaços inclui-se no âmbito do planejamento urbano (SOUZA, 2013) e, para garantir que seja adequado às necessidades e aspirações das pessoas, que esteja alinhado com a garantia do direito à cidade, pressupõe-se que as pessoas sejam consultadas e que sejam levadas em consideração as percepções por elas expressadas, além de se utilizar o conhecimento existente construído com base em estudos sobre a percepção humana do espaço. Cabe, enfim, verificar como podem ser avaliados estes projetos de intervenção urbana a partir da população usuária ou potencial usuária destes espaços.

2.2.5 Avaliação de projetos de intervenção urbana originados a partir de diferentes tipos de envolvimento público e privado

A grande variedade de tipos de envolvimento conjunto do setor público e do setor privado existentes, as distintas áreas de políticas públicas em que o uso de parcerias é empregado e a multiplicidade de critérios de avaliação que podem ser utilizados são fatores que dificultam uma real avaliação dos resultados gerados a partir do envolvimento público-privado (HODGE; GREVE, 2010). Assim, para poder conectar de forma nítida os processos às implicações que dela resultam, é necessária uma melhor compreensão de como são os processos e também uma avaliação dos espaços que são originados a partir do uso de parcerias. Para tanto, com base nos casos encontrados na literatura, buscou-se sintetizar suas características, de forma a poder organizar uma tipologia de envolvimento público-privados em intervenções urbanas.

2.2.5.1 Tipos de envolvimento público-privado

Alguns trabalhos propuseram diferentes classificações, conforme a forma de estabelecimento da parceria (JAKAITIS; PALIULIS, 2013) ou de acordo com os tipos de atividades envolvidas no contrato (MARTIN, 2016). Contudo, para os objetivos deste estudo, optou-se por agrupá-las em diferentes tipos de acordo com o envolvimento dos parceiros público e privado sobre a definição dos projetos, que são os objetos da parceria. Assim, pode-se constatar o envolvimento dos setores público e privado em intervenções urbanas em função de:

- Tipo 1: planejamento conjunto entre os parceiros em relação a criação ou requalificação de infraestruturas públicas, bairros, ou área delimitada da cidade;
- Tipo 2: BID/CID - área delimitada que é financiada e administrada pelo setor privado, mas que abrange espaços abertos que são públicos, de forma que esses espaços podem ser mantidos pelo setor privado em conjunto com o poder público, ou somente por uma das partes;
- Tipo 3: administração/adoção privada de uma infraestrutura ou espaço já existente, provido pelo poder público;
- Tipo 4: provisão de novos espaços públicos (por exemplo, praças, largos e galerias) a partir do planejamento e ação do setor privado;
- Tipo 5: atuação conjunta entre os parceiros para realização de uma ação na cidade, sem ter como objeto um local específico.

A tabela abaixo sintetiza a classificação dos casos analisados na literatura mundial e brasileira conforme a separação de tipos aqui estabelecida (Tabela 2.4).

Tabela 2. 4.: Classificação dos casos de envolvimento público-privado em intervenções urbanas analisados na literatura, conforme a tipologia proposta

Referência	Caso	Tipo
Van Melik (2009)	Holanda – requalificação de praças em distintas cidades com a participação de empresas privadas localizadas no entorno das praças	1
Haila (2008)	Finlândia – projeto de requalificação de parte da área central de Helsinki, com terminais de transporte, escritórios, comércios, restaurantes, áreas para pedestres e habitações, desenvolvido em parceria público-privada	1
Goss (1996)	EUA – planejamento público de revitalização urbana em área de orla com o uso de PPP que incluem construção e operação de "mercados de festivais" (tradução para " <i>festival marketplaces</i> ", um espaço comercial que reúne produtos e atrações consideradas típicas do local)	1
Lee; Hwang (2018)	Coréia do Sul – PPPs para planejamento e implementação de centros de entretenimento urbano (espaços que combinam complexos comerciais, áreas culturais, hotel, escritórios, residências e áreas públicas)	1
Nascimento; Silva (2015)	Brasil - Projeto de requalificação de área portuária da cidade do Rio de Janeiro/RJ através de Operação Urbana Consorciada	1

Fraser; Kick (2014)	EUA – revitalização de área urbana em Chattanooga a partir de projetos desenvolvidos por organização público-privada	1
Van Den Hurk; Siemiatycki (2018)	Canadá – provisão de infraestruturas públicas de saúde, justiça, transporte e cultura, através de contratos de PPP de longo prazo	1
Jakaitis; Paliulis (2013)	Lituânia - provisão de infraestruturas de prestação de serviços públicos através de PPP	1
Kuryian; Ray (2009)	Índia - implementação de Centros de Serviço Comunitário através de PPP	1
Iveson (2012)	Austrália/Nova Zelândia – PPP para financiamento da provisão e manutenção de mobiliário urbano através da comercialização de pontos públicos para anúncios	1
Nuijten et al., (2018)	Brasil – Programa de urbanização da favela do Jacarezinho - Recife/PE, com PPP para a realização das obras de habitações e de infraestrutura, e para serviços sociais de apoio à população atingida	1
Kopper (2015)	Brasil – Cedência de espaço público para construção e exploração privada de Centro Popular de Compras em Porto Alegre/RS, como parte da política municipal para realocação dos “camelôs”	1
Richner; Olesen (2019)	Dinamarca - distrito de melhoria empresarial (BID)	2
Kizildere ; Chiodelli (2017)	Turquia – distrito de melhoria empresarial (BID)	2
Didier; Peyroux; Morange (2012)	África do Sul – distrito de melhoria da cidade (CID)	2
Martín (2013)	Experiências europeias de distritos de melhoria empresarial (BIDs)	2
Costa (2010)	Brasil - Administração privada de parque construído pelo poder público (Praça da Criança, em Mossoró/RN)	3
Correia; Colares; Saraiva (2017)	Brasil - Administração privada de espaços culturais de acesso público – Belo Horizonte/MG	3
Silva, F. (2013)	Brasil – Adoção de espaços públicos (partes de parques e largo no Centro histórico) por empresas privadas, que realizam instalação e manutenção de mobiliários	3
Loukaitou-Sideris; Banerjee (1993)	EUA – provisão de áreas públicas por empresas do ramo imobiliário através do uso de incentivos legais	4
Dirsuweit (2009)	África do Sul – espaço aberto privado apoiado pela política de renovação urbana da cidade de Joanesburgo	4
Garrison (2019)	EUA – plantio de árvores na cidade de Nova Iorque através de cooperação público-privada e organizações da sociedade civil	5
Silva (2009)	PPP para atração de financiamentos e investimentos externos para a realização de eventos públicos na área de arte e cultura	5

A partir desta tipificação, é possível identificar as implicações conforme o tipo de processo, conectando o tipo de envolvimento público-privado utilizado aos espaços que são ofertados à população.

2.2.5.2 Implicações de diferentes tipos de envolvimento público-privado em intervenções urbanas

Assim, diante do que é abordado no campo teórico sobre o uso de parcerias entre os setores público e privado, atentou-se às implicações empiricamente encontradas

na literatura, atribuídas ao uso desses processos em casos de intervenções urbanas. É relevante considerar os contextos destas implicações, considerando que as legislações, aspectos históricos, culturais e socioeconômicos variam entre os países. A seguir, são apontadas tais implicações conforme a classificação dos casos na tipologia proposta.

Implicações relacionadas ao planejamento conjunto entre os parceiros com relação a criação ou requalificação de infraestruturas públicas, bairros, ou área delimitada da cidade

Com relação às parcerias do tipo 1, que se referem ao envolvimento conjunto dos setores público e privado desde o planejamento do espaço, as principais implicações, conforme os autores dos estudos, se referem ao sucesso na efetiva provisão de novos espaços de acesso público (GOSS, 1996; LEE; HWANG 2018) e o desenvolvimento de áreas urbanas a partir de fundos de parceiros privados sem necessidade de investimentos sólidos do parceiro público (JAKAITIS; PALIULIS, 2013). Além disso, identificou-se a entrega de projetos de infraestrutura dentro do cronograma e orçamento previstos, além de um baixo número de renegociações ou falhas de contrato (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018) e uma melhora da imagem pública do governo a partir das infraestruturas e serviços modernos ofertados através das PPPs (KURYIAN; RAY, 2009).

Em um dos casos, apontou-se, o fornecimento de projeto arquitetônico e urbano exemplarmente atualizado (LEE; HWANG 2018). Em outros, foi evidenciada a geração de paisagens sem relação com a arquitetura étnica ou o patrimônio natural e cultural (JAKAITIS; PALIULIS, 2013), uma clara insatisfação dos habitantes com relação ao projeto implementado a partir de um envolvimento público privado, através da realização de modificações no local (NUIJTEN; et al., 2018) e uma baixa qualidade arquitetônica nos projetos, principalmente no tocante à estética e inovação (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018). Os mesmo autores também apontam como uma das implicações do uso de PPPs a mudança nos papéis dos arquitetos e designers, indicada como causa responsável por diminuir significativamente a influência destes profissionais no processo de desenvolvimento do projeto (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018). Nesse sentido, outros casos também indicaram a

redução das responsabilidades tradicionais do poder público através da terceirização da construção/reconstrução e manutenção de infraestruturas para o parceiro privado (JAKAITIS; PALIULIS, 2013).

Em um dos casos, foi apontado o aumento no número de visitantes, de vendas e de empregos disponíveis na área de intervenção, a conservação de edifícios históricos existentes com aumento de seu uso para a atividade urbana e uma transformação geral da imagem do local (LEE; HWANG 2018). Entretanto, em outro estudo, a intervenção resultou na configuração de espaços que acabaram sendo de exclusão, refletindo uma desigualdade social em função da manipulação do espaço na busca de atrair e agradar um público determinado (GOSS, 1996). Neste sentido, outros estudos apontam ainda a priorização da otimização financeira em relação a objetivos econômicos ou sociais mais amplos (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018) e a captura dos benefícios das infraestruturas e serviços oferecidos através da PPP pelas classes de média e alta renda (KURYIAN; RAY, 2009).

Alguns autores apontam como positiva a influência sobre o desenvolvimento de áreas próximas da intervenção urbana, que estavam em deterioração, com o crescimento da preferência e intenção de morar na área residencial adjacente à intervenção (LEE; HWANG 2018). Contudo, outros apontaram processos de supervalorização do solo e especulação imobiliária (NASCIMENTO; SILVA, 2015), levando também à substituição da população da área, com a saída de residentes de baixa renda e a chegada de novos residentes de classes com renda mais elevada (FRASER; KICK, 2014; NASCIMENTO; SILVA, 2015).

Quanto ao processo da parceria, por um lado, um dos estudos apontou a evolução da parceria público-privada para uma coordenação mais contínua, recíproca e colaborativa entre o poder público e o setor privado (LEE; HWANG 2018). Por outro lado, outro estudo demonstrou desvantagens para o poder público a longo prazo, em caso do contrato envolver a transferência da propriedade de algum espaço para o setor privado pois, cedendo a terra para um proprietário privado, a cidade vende o direito de renda futura sobre essa terra (HAILA, 2008). Ainda, foi identificada uma atuação do poder público para a garantia da lucratividade das empresas, buscando aumentar as vantagens para atrair a participação destas (IVESON, 2012).

Algumas intervenções com envolvimento público-privado levaram ao prejuízo da participação dos cidadãos no processo de planejamento, mesmo quando a participação é legalmente assegurada (HAILA, 2008; LEE; HWANG 2018), e as demandas de organizações envolvidas na parceria acabaram se sobrepondo aos cidadãos, apesar da existência de canais de participação (FRASER; KICK, 2014). Adicionalmente, foram apontados o uso de mecanismos de participação mais como uma forma de legitimar as decisões que já haviam sido tomadas do que para agregar as demandas da população no desenvolvimento do projeto (NUIJTEN; et al., 2018).

Desta forma, observa-se que as implicações são diversas, de forma que a literatura não é conclusiva quanto às implicações relacionadas ao envolvimento público-privado em intervenções urbanas, em que ambos os parceiros atuam em conjunto desde o planejamento do espaço. Além disso, destaca-se o maior volume de estudos que abordam realidades distintas à brasileira.

Implicações relacionadas à instauração de BIDs/CIDs

Com relação às parcerias do tipo 2, que se referem aos BIDs/CIDs, as implicações encontradas na literatura se referem às oportunidades aos municípios carentes de orçamento para atualizar e aprimorar os espaços públicos sem sobrecarregar o orçamento das cidades (DIDIER; PEYROUX; MORANGE, 2012). Neste mesmo estudo, foi identificada uma queda da incidência de crimes na área de operação do distrito de negócios (DIDIER; PEYROUX; MORANGE, 2012). Ainda, outro estudo manifestou a existência de um patrulhamento privado de espaços públicos (KIZILDERE; CHIODELLI, 2017), apontado como indevido.

Foi evidenciada uma tolerância do setor público sobre violações de construção do setor privado (KIZILDERE; CHIODELLI, 2017). O mesmo estudo ainda apontou a influência do setor privado em outros projetos de reabilitação urbana na área, ampliando sua influência sobre a cidade para além do objeto acordado, e uma falta de clareza sobre quem deve prestar contas e ser responsável pela governança do espaço público na área da parceria (KIZILDERE; CHIODELLI, 2017);

Alguns autores apontam para uma desconsideração dos problemas locais em função da priorização da conformação de um ambiente competitivo para os negócios a nível global (DIDIER; PEYROUX; MORANGE, 2012). Semelhantemente, outros apontam uma melhoria seletiva das condições físicas da área, ignorando problemas das partes habitadas por pessoas pobres e que contam com serviços públicos precários (KIZILDERE; CHIODELLI, 2017). Ainda, a resolução dos problemas sociais nos casos de distritos de negócios acaba permanecendo como papel do governo, o que recoloca o poder público e o setor privado de volta aos seus papéis tradicionais, anteriores à parceria (DIDIER; PEYROUX; MORANGE, 2012).

Aponta-se para uma falta de garantia do acesso igual para todos os cidadãos na área do BID, evidenciada na exclusão de crianças de rua, sem-teto, pedintes e assistentes de estacionamento da área de negócios – prática que passa a ser entendida não apenas como uma necessidade, mas também como um direito, pelas lideranças do distrito de negócios (DIDIER; PEYROUX; MORANGE, 2012; RICHNER; OLESEN, 2019). Além disso, outro estudo apontou para o curso de um processo de gentrificação (moradores de maior renda chegando para habitar a região, enquanto os antigos moradores deslocam-se para outros bairros) em uma área de BID (KIZILDERE; CHIODELLI, 2017).

Portanto, não são conclusivos os resultados de vários estudos quanto à implicações relacionadas à instauração de BIDs/CIDs. Contudo, este tipo de parceria não é empregada atualmente no Brasil, razão pela qual este tipo não será investigado na presente pesquisa.

Implicações relacionadas à administração/adoção privada de uma infraestrutura ou espaço já existente, provido pelo poder público

Com relação às parcerias tipo 3, onde há administração/adoção privada de uma infraestrutura ou espaço já existente, ressalta-se que, nestes casos, a parceria com o setor privado ocorre em momento posterior a elaboração do projeto do espaço. Isto é, não tende a ocorrer um envolvimento significativo do parceiro privado que realiza posterior investimento no local durante o processo de concepção do espaço. Tal espaço pode ser provido através de distintos processos, mas usualmente se referem a áreas pré-existentes, de propriedade pública.

Um dos casos estudados aponta consequências referentes à existência de serviços pagos em áreas adotadas, que acabam promovendo a segregação dentro do espaço que é público (COSTA, 2010). Por outro lado, outro estudo identificou melhora na percepção de acessibilidade e da aparência dos locais após a adoção dos espaços, contudo, não identificou mudança na percepção de segurança e da oferta de atrativos de lazer no local (SILVA, F., 2013).

Um dos estudos indicou que a dependência com relação aos recursos do setor privado pode acabar conferindo demasiados poderes com relação à definição das atividades a serem alocadas no espaço administrado (CORREIA; COLARES; SARAIVA, 2017). Além disso, aponta-se existência de uma terceirização da responsabilidade (legalmente do poder público) de garantir o lazer à população (COSTA, 2010).

Assim, verifica-se que a literatura é restrita e inconclusiva quanto às implicações relacionadas à administração/adoção privada de uma infraestrutura ou espaço já existente, provido pelo poder público. Ainda, considerando que nestes casos o envolvimento privado é posterior a elaboração do projeto, é necessário distinguir as implicações do processo que resulta na intervenção urbana, das implicações deste posterior envolvimento privado. Destaca-se que este parece ser um tipo de parceria mais recorrente no âmbito brasileiro, o que evidencia uma relevância ainda maior de se acumular mais conhecimento relacionado a este tipo de envolvimento.

Implicações relacionadas à provisão de novos espaços públicos a partir do planejamento e ação do setor privado

Considerando as parcerias tipo 4, sobre provisão de novos espaços públicos (por exemplo, praças, largos, galerias) por ação do setor privado, de acordo com a literatura, estas estão ligadas a um aumento da quantidade de espaço aberto público disponível na cidade (LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993). Por outro, pode haver uma conformação de espaços exclusivos através do apelo a uma determinada classe pelos produtos e estética oferecidos (DIRSUWEIT, 2009; LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993), além de práticas de gestão do espaço que limitam o acesso a públicos indesejados pelo setor privado gerente do espaço (LOUKAITOU-

SIDERIS; BANERJEE, 1993). Além disso, a produção de espaços de acesso público por um parceiro privado pode resultar em espaços em que não é fomentada a interação pública, entre distintos residentes urbanos, tal como seria em um espaço público tradicional (DIRSUWEIT, 2009);

Destaca-se que, embora seja uma prática já prevista em alguns planos diretores (por exemplo, de Porto Alegre, dentro de Projetos Especiais de Impacto Urbano, e de Curitiba, nos espaços de fruição pública nos térreos), não foram apresentados estudos considerando a realidade brasileira quanto às parcerias para provisão de novos espaços públicos por ação do setor privado. Além disso, os resultados encontrados na literatura não oferecem suporte conclusivo sobre as implicações de processos deste tipo.

Implicações relacionadas à atuação conjunta entre os parceiros para realização de uma ação na cidade, sem ter como objeto um local específico

No caso do tipo 5 de parcerias, que envolve a atuação conjunta dos parceiros em uma ação na cidade sem a produção de um novo espaço, um dos estudos apontou falha em alcançar os objetivos da intervenção por desatenção dos envolvidos com as raízes históricas de injustiça ambiental na cidade da intervenção (GARRISON, 2019). O outro, por sua vez, indicou que o poder público legitimou-se por meio do reconhecimento de suas iniciativas, os empresários beneficiaram-se com as isenções de impostos e ganharam visibilidade nacional e internacional (SILVA, 2009). Além disso, o mesmo estudo demonstrou implicações físicas da ação sobre o ambiente urbano, através da qualificação de espaços públicos decadentes a partir da doação de obras de arte (SILVA, 2009).

Apesar da evidenciada inconclusão da literatura quanto a este tipo de parceria, esta não será objeto do presente trabalho devido às PPPs que envolvem ações na cidade nem sempre gerarem um projeto de intervenção no ambiente, que possa ser avaliado através da percepção dos usuários.

2.2.5.3 Implicações do uso de diferentes tipos de envolvimento público-privado em intervenções urbanas - conclusão

Diante disso, observa-se que, apesar de abordar crescentemente o assunto, a literatura não traz, ainda, evidências conclusivas quanto a se e como os projetos de intervenção urbana que advém de diferentes tipos de envolvimento entre o poder público e o setor privado podem ser benéficos ou prejudiciais para a população das cidades. Sendo assim, é pertinente a acumulação de conhecimento na busca de um modelo capaz de garantir a provisão e a gestão de espaços públicos que sejam percebidos como adequados pela população. Desta forma, ainda são necessários mais estudos, especialmente no tocante aos casos que são possíveis de serem encontrados no contexto legal brasileiro. Ainda, existe a questão se os espaços de acesso público providos em conjunto com parceiros privados terão qualidade e poderão, de fato, beneficiar a população. Isto é, como serão os projetos e espaços que resultarão desses processos de parceria – aspecto pouco abordado pela literatura.

2.3 PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA E A ABORDAGEM PERCEPTIVA

Para avaliar quais as implicações de intervenções urbanas com diferentes tipos de envolvimento dos setores público e privado, utiliza-se nesta pesquisa a abordagem perceptiva, também conhecida como área de estudos “ambiente e comportamento”. A referida área de estudos emergiu em meados da década de 1960, na procura de um caminho para, por exemplo, relacionar o planejamento físico às necessidades humanas (REIS; LAY, 2006). Projetos elaborados sem levar em conta a percepção dos usuários podem resultar em problemas de profunda inadequação dos espaços às necessidades humanas. Por exemplo, cita-se o caso da demolição de conjuntos habitacionais como o Killingworth na Inglaterra e Pruitt-Igoe nos Estados Unidos, construídos sem levar em consideração as necessidades dos usuários (REIS; LAY, 2006). A avaliação da qualidade de projetos e de espaços a partir da abordagem perceptiva e cognitiva considera a qualidade como diretamente ligada às atitudes e comportamentos das pessoas, sendo estas consequências das experiências espaciais possibilitadas pelo ambiente (REIS; LAY, 2006). Assim, diversos estudos

no âmbito nacional (p. ex.: SILVA, F., 2013; REIS et al., 2016; REIS; LAY, 2006) e internacional (p. ex.: BENTLEY et al., 1985; GEHL, 2015; WHYTE, 1980; KARSSENBERG et al., 2015) vêm apontando para a indispensabilidade de se considerar as necessidades das pessoas ao projetar os espaços urbanos.

Entende-se que o ambiente pode apoiar, facilitar ou inibir comportamentos, sendo, assim, influente – mas não determinante – sobre as ações dos indivíduos (REIS; LAY, 2006; LAY, 1992; LANG, 1974). Ao interagir com o ambiente, os indivíduos recebem estímulos, selecionam, organizam e dão sentido àquilo que vêem (LYNCH, 1999). Assim, um processo bilateral que ocorre entre o observador e o ambiente resulta na imagem que as pessoas têm de determinado lugar (LYNCH, 1999; NASAR, 1998) (Figura 2.9).

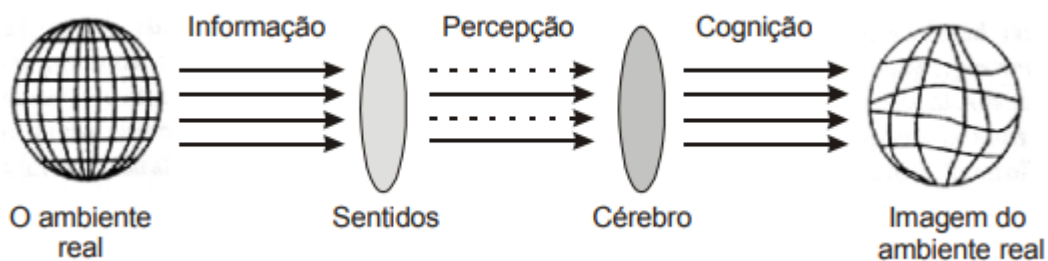


Figura 2. 9.: Processo de formação da imagem do ambiente
Fonte: Adaptado de Golledge e Stimson, 1997 por Portella, 2003, p.32.

Desta forma, na maior parte das vezes a nossa percepção do ambiente é parcial, fragmentária e envolvida em outras referências (LYNCH, 1999). Portanto, a imagem de uma dada realidade pode variar significativamente entre diferentes observadores (LYNCH, 1999). As vias, os limites, os bairros, os cruzamentos e os elementos marcantes são os principais componentes estruturadores da imagem mental que os indivíduos tem do ambiente (LYNCH, 1999). Nesse sentido, os espaços públicos e partes da cidade que são visíveis a partir de espaços abertos públicos representam as principais áreas a serem levadas em consideração no planejamento urbano (NASAR, 1998).

Ao considerar a percepção dos usuários do espaço urbano, tendo estes como interlocutores entre o objeto e o planejador, reforça-se o caráter democrático do espaço a ser construído (REIS; LAY, 2006). As cidades podem estar mudando, mas as necessidades humanas continuam as mesmas (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006).

Estudo de Silva (2013) inserido na área de estudos ambiente e comportamento, indica haver uma aceitação da população quanto ao uso de parcerias com o setor privado – no caso, as adoções – relacionada em parte com o entendimento quanto à relevância desta prática e, em parte, pela avaliação do desempenho ambiental dos espaços onde existe parceria (SILVA, F., 2013). Por outro lado, a rejeição do uso das parcerias está ligada ao nível simbólico da intervenção, expresso no uso de marcos visuais que explicitam o parceiro privado (SILVA, F., 2013). Já no que se refere à avaliação do desempenho ambiental dos espaços, tal avaliação não está conectada à aceitabilidade do uso de parcerias, porém, a melhora de aspectos como a aparência, a acessibilidade e a segurança são associados com mais facilidade pelas pessoas usuárias à intervenção privada (SILVA, F., 2013). Assim, seja negativa ou positiva, há indícios de que a percepção de um indivíduo sobre um espaço pode estar relacionada tanto às ideias que são construídas sobre ele (em que os espaços se vinculam a elementos que não fazem parte dele), ou ao espaço em questão atender ou não as suas expectativas e necessidades. Além disso, esta percepção e avaliação de determinado espaço também pode vincular-se a percepções sobre aspectos político-econômicos, ao menos aqueles que possuem alguma relação com tal espaço. Diante disso, depreende-se a relevância de compreender também as razões para as avaliações expressadas pelas pessoas sobre o ambiente.

Para avaliar a qualidade do espaço de acordo com a percepção das pessoas é necessário entender as dimensões que elas avaliam quando avaliam um ambiente. Para tanto, na sequência são explicitadas as dimensões de estética e uso dos espaços.

2.3.1 Estética

A avaliação estética afeta a atitude e o comportamento das pessoas, fazendo com que lugares mais bem avaliados tendam a ser mais utilizados (KAPLAN, 1988). Assim, a estética pode ser considerada uma das categorias que definem a qualidade do ambiente construído, referindo-se, principalmente, à sua qualidade visual (REIS; LAY, 2006; BENTLEY et al., 1985). A estética de uma edificação ou espaço aberto refere-se a sua capacidade de gerar estímulos positivos aos sentidos humanos,

principalmente a visão. A visão é um sentido ativo na interação com o ambiente, considerando que as pessoas olham, enquanto sons e cheiros vem até as pessoas (PORTEOUS, 1996). Desta forma, é através da visão que experienciamos com mais intensidade os espaços urbanos, apreendendo o que nos rodeia (BENTLEY et al., 1985; CULLEN, 2015). Assim, considerando que o sentido da visão tende a ser o dominante no processo de percepção do ambiente, a aparência dos espaços é um importante fator a ser considerado ao tratar sobre a qualidade do ambiente (REIS; LAY, 2006; GEHL, 2015).

No estudo da estética, existem duas abordagens distintas que costumam ser utilizadas: a estética filosófica e a estética empírica. A estética filosófica pressupõe que a beleza está nos olhos de quem vê, entendendo a avaliação estética como algo subjetivo, baseada em gostos pessoais (KAPLAN, 1988). Já a estética empírica baseia-se nos processos de percepção e cognição ambiental, buscando avaliar a estética a partir da resposta dos indivíduos ao ambiente, entendendo a avaliação estética como dependente da qualidade do ambiente (REIS; LAY, 2006). Avaliações resultantes de estudos de estética a partir da resposta dos indivíduos permitem, portanto, avanços na identificação de consensos, relevantes para a qualificação do espaço urbano (NASAR, 1998). Ainda, a estética empírica abrange a estética formal e a simbólica.

A estética formal refere-se à percepção visual da composição arquitetônica das edificações e dos espaços abertos, que inclui a percepção dos atributos formais, tais como dimensões, cores, formas e as relações entre esses atributos (NASAR, 1998). Por sua vez, a estética simbólica refere-se à associação de significados aos objetos, abrangendo o processo de cognição (REIS; LAY, 2006). No processo de cognição, possuem relevância tanto as características formais quanto as características simbólicas do espaço (LANG, 1988).

A visão técnica sobre o ambiente geralmente suprime dos profissionais envolvidos com a criação do espaço a atenção aos significados que ele pode evocar (APPLEYARD, 1979). Além disso, o significado não é tão facilmente influenciado por manipulação física do ambiente (LYNCH, 1999). Desta forma, para além dos próprios profissionais que pensam o ambiente, é preciso considerar um grupo de intérpretes da realidade (como por exemplo, jornalistas, pesquisadores, comentaristas) e seu poder de influência sobre as percepções de um ambiente,

moldando a opinião pública sem participar diretamente da intervenção ambiental (APPLEYARD, 1979). Assim, os significados são fruto de convenções sociais e culturais (CARMONA et al., 2007) e são aprendidos consciente ou inconscientemente (LANG, 1988).

Os grupos de elite nas sociedades geralmente controlam o processo de associação aos significados, mas significados diferentes também podem ser desenvolvidos (LANG, 1988). Assim, um mesmo elemento pode evocar distintas interpretações, de forma que grandes blocos de escritórios, por exemplo, podem simbolizar potência comercial ou, por outro lado, ganância corporativa (KNOX; PINCH, 2000 apud CARMONA et al., 2007). Portanto, os aspectos simbólicos podem afetar a percepção dos indivíduos sobre o ambiente, possibilitando, por exemplo, que devido aos seus atributos simbólicos algum ambiente que tenderia a ser avaliado como inadequado pelos seus aspectos formais seja avaliado como adequado devido aos aspectos simbólicos que lhe são conferidos ou, ao contrário, que algum ambiente que tenderia a ser avaliado como adequado pelos seus aspectos formais seja avaliado como inadequado devido aos aspectos simbólicos que lhe são conferidos.

Assim, através da estética empírica, considerando atributos formais e simbólicos, é possível investigar quais as características físicas são percebidas como mais ou menos aprazíveis pelas pessoas e compreender as suas razões.

2.3.2 Uso

Além da estética, o uso dado a um determinado espaço também tem o papel de possibilitar associações e estimular os sentidos humanos e, conseqüentemente, influir sobre a experiência urbana, podendo ser mais ou menos provida de interesses e emoções (REIS; LAY, 2006). Além de sentir o ambiente, as pessoas também percebem e avaliam as atividades que são possibilitadas pelo ambiente.

As atividades alocadas nos espaços fechados que compõem o lugar também influenciam sobre o uso do espaço que é aberto e público. Espaços térreos ligados aos espaços abertos que são utilizados para usos comerciais, de serviços ou espaços de permanência geram estímulos nas pessoas que transitam pelo espaço aberto, tornando a experiência urbana mais interessante (BENTLEY et al., 1985;

GEHL, 2015). Contudo, tais tipos de uso dos terrenos precisam estar associados à existência de conexões visuais e físicas (janelas, portas) que permitam a permeabilidade (QUEIROGA, 2017). Por exemplo, as vitrines que costumam ser utilizadas nas interfaces de lojas para permitir a exposição de produtos (OLIVEIRA; BRAIDA; COLCHETE FILHO, 2018). Contudo, alguns usos do tipo comercial, ainda que tendam a atrair pessoas, não contribuem para apoiar atividades no seu espaço externo adjacente quando apresentam grandes extensões fechadas com paredes cegas – sem permeabilidade (GEHL, 2015), como ocorre em grandes supermercados ou shoppings, por exemplo. Quando as atividades térreas não interagem com os espaços abertos adjacentes, mesmo nos casos de uso comercial, geralmente as fachadas são vedadas e as entradas controladas (MAUÁ; GUADANHIM; KANASHIRO, 2017). Assim, se tratando de shoppings e edifícios comerciais, que são encontrados em alguns projetos de intervenção em áreas de orla, por exemplo, considerar o impacto dos usos sobre os espaços abertos públicos adjacentes parece ser relevante.

Pessoas atraem pessoas, isto é, elas buscam estar em espaços onde já existe movimento, onde elas sentem a presença de vida (GEHL, 2015; JACOBS, 2014). O uso comercial tem, portanto, um grande potencial para gerar um alto fluxo de pessoas nos espaços, o que é observado em ruas, por exemplo, com uso comercial predominante, que tendem a ter maior movimento de pessoas do que ruas de usos mistos e ruas residenciais (ARRAIS; MEDEIROS, 2017). Contudo, focar apenas no aumento de usos comerciais pode não ser uma estratégia economicamente sustentável (KARSSENBERG; LAVEN, 2015). Outros usos, como locais de co-working, serviços essenciais – como escolas – e habitação, também podem contribuir para espaços abertos públicos mais agradáveis (KARSSENBERG; LAVEN, 2015).

Portanto, através dos usos propostos para os espaços em projetos de intervenção urbana, é possível investigar quais são percebidos como mais ou menos adequados pelas pessoas e compreender as suas razões, reunindo conhecimentos para qualificar tais projetos.

A partir desta abordagem perceptiva, este estudo pretende avaliar as dimensões estéticas e de uso dos espaços públicos obtidos de envolvimento entre o setor público e o setor privado dos tipos 1, 3 e 4, conforme definidos no tópico 2.2.5.2.

2.4 CONCLUSÃO

Neste capítulo foram apresentadas as justificativas relacionados à investigação de diferentes tipos de envolvimento público e privado para intervenções urbanas, através dos projetos de espaços que são oferecidos à população. Portanto, os argumentos anteriormente expostos fundamentam a definição dos objetivos desta dissertação:

Objetivo geral: avaliar propostas de intervenção urbana com diferentes tipos de envolvimento público e privado, a partir da abordagem perceptiva.

Objetivo específico 1) Avaliar o projeto relacionado a um processo com envolvimento público-privado do tipo 1: com planejamento conjunto entre os parceiros em relação a criação ou requalificação de infraestruturas públicas, bairros, ou área delimitada da cidade;

Objetivo específico 2) Avaliar o projeto relacionado a provisão de um espaço público através do processo de envolvimento por contratação de uma empresa privada, com posterior envolvimento público-privado do tipo 3: administração/adoção privada de uma infraestrutura ou espaço já existente;

Objetivo específico 3) Avaliar o projeto relacionado a um processo com envolvimento público-privado do tipo 4: provisão de novos espaços públicos (por exemplo, praças, largos e galerias) a partir do planejamento e ação do setor privado.

No capítulo seguinte, é apresentada a metodologia adotada nesta pesquisa, com a descrição dos critérios empregados para a seleção dos estudos de caso, bem como a seleção da amostra e os métodos utilizados para a coleta e para a análise de dados.

CAPÍTULO 3: METODOLOGIA

3.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo, são apresentados o local de estudo, os três casos selecionados para a investigação e os critérios adotados para a seleção destes casos. Na sequência, é explicitada a operacionalização da investigação conforme os objetivos, bem como as amostras da pesquisa. Posteriormente, são descritos os métodos utilizados para coletar e analisar os dados.

3.2 LOCAL DE ESTUDO

Porto Alegre, com uma população estimada em 1.483.771 habitantes em 2019 e área territorial de 495,390 Km² (IBGE, 2020), é o local de estudo desta pesquisa, cidade em que se observa um crescente empenho em promover o uso de parcerias com o setor privado. Tal empenho é evidenciado em ações divulgadas pela Prefeitura Municipal, que promoveu em 2019 capacitações para seus servidores públicos sobre a gestão de PPPs e concessões (PARCERIAS, 2020a) e, recentemente, teve dois projetos e a Secretaria Municipal de Parcerias Estratégicas (SMPE) indicados para concorrer a uma premiação sobre PPPs no país, denominada “*PPP Awards & Conference Brasil 2019*” (PARCERIAS, 2020b).

A relevância da escolha de Porto Alegre também reside no fato recente da aprovação de lei municipal que permite a concessão de espaços públicos da cidade, como praças e parques (CAMARAPOA, 2019), colocando o tema da presente pesquisa em evidência.

Entre 2003 e 2010 um Grupo de Trabalho da Prefeitura, nomeado GT Orla, vinha realizando estudos e produzindo documentos com diagnósticos e diretrizes para projetos a ser desenvolvidos para toda a extensão da Orla do Guaíba no território de Porto Alegre, desde as Ilhas do Delta do Jacuí (limite norte) até a divisa entre Porto Alegre e Viamão (limite sul) (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2003). Os trabalhos elaborados pelo GT Orla listavam, entre os instrumentos de gestão e planejamento urbano para o protagonismo local, as parcerias público-privadas, conforme trecho abaixo:

Desde a primeira metade do século XX, a parceria público privada é uma prática corrente de interação entre governo e setor privado, especialmente nas cidades americanas e européias.

Utilizada inicialmente para auxiliar na provisão de itens de infra-estrutura básica, uma nova geração de PPP's vêm sendo hoje intensamente empregada – especialmente nas cidades do continente europeu - para viabilizar projetos de modernização voltados para o estímulo do desenvolvimento local e o reforço da atratividade econômica das localidades.

Essencialmente, o instrumento das PPP's consiste numa aliança institucional entre governos e organizações empresariais, onde cada parte assume um determinado nível de compromisso - operacional e ou financeiro - para consecução de objetivos comuns, com a expectativa compartilhada em relação à repartição de benefícios.

(...) Trata-se, portanto, de um instrumento de acentuada conotação societária e com elevado potencial em relação à convergência de interesses benéficos. Não apenas para o setor privado, que otimiza a construção das condições favoráveis para o êxito de suas atividades, como também para o setor público, posto que, em geral, tais condições se referem a padrões mais elevados de qualificação urbanística, estruturação institucional, desenvolvimento sócio-econômico e, ato contínuo, de qualidade de vida da população local. (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2006, p. 30)

Assim, torna-se pertinente verificar a legislação municipal desta cidade no tocante ao uso de PPPs e os projetos existentes para a área da orla.

3.2.1 Legislação referente à Parcerias Público Privadas em Porto Alegre

A Lei Nº 9.875/2005 institui as Parcerias Público-Privadas (PPPs) em Porto Alegre. Em acordo com a legislação Federal, tal lei define as PPPs como contratos administrativos de concessão patrocinada ou administrativa. Ainda, a criação de uma secretaria específica para a coordenação das parcerias indica a relevância desta questão na gestão do atual governo municipal (2017-2020). Assim, a Secretaria Municipal de Parcerias Estratégicas (SMPE) é o órgão encarregado de gerir as parcerias estabelecidas entre o Município de Porto Alegre e empresas do setor privado ou Organizações da Sociedade Civil. De acordo com a lei de sua criação (Lei Complementar Nº 810/2017), a SMPE tem como atribuições:

formular, planejar, coordenar, articular e controlar as políticas voltadas para a captação de recursos externos, articulação e fomento de: a) parcerias públicas ou privadas; b) organizações da sociedade civil com interesse público; c) concessões; e d) demais parcerias de interesse de outros órgãos municipais (PORTO ALEGRE, 2017a).

Ainda em 2017, a Prefeitura transferiu para a SMPE, através do decreto Nº 19.666/2017, todos os chamamentos públicos e estudos relativos à contratação de obras e serviços por meio de concessões, Parcerias Público-Privadas e contratos de gestão, e com o decreto Nº 19.736/2017 criou o Programa de Parcerias do Município de Porto Alegre (PROPAR/POA) e seu Conselho Gestor (CGP) (PORTO ALEGRE, 2017b; 2017c). O CGP, órgão normativo e deliberativo responsável pelo planejamento e execução das PPPs municipais, fica encarregado de editais, inclusão de projetos no Programa de Parcerias do Município de Porto Alegre, licitações, relatórios de execução de contratos, e é composto pelo Prefeito Municipal (Presidente), Vice-Prefeito, Secretários de: Parcerias Estratégicas; Relações Institucionais; Fazenda; Planejamento e Gestão; Desenvolvimento Econômico; Transparência e Controladoria-Geral; e o Procurador-Geral do Município.

No site da SMPE consta uma sessão denominada “Carteira de projetos”, onde a Secretaria lista os locais e serviços urbanos disponíveis para o estabelecimento de parcerias. Assim, verifica-se que os principais projetos de PPPs no município são voltados para a gestão de espaços públicos abertos e fechados, mobiliário urbano e serviços de saneamento e limpeza urbana. Vale mencionar que é possível encontrar no Portal de Parcerias uma sessão de “mitos e verdades” sobre PPPs, contendo diversas informações que visam difundir a ideia dos benefícios das parcerias. Portanto, apesar de ser matéria relativamente recente no âmbito do poder público municipal, as parcerias com o setor privado encontram-se bem articuladas, possuindo inclusive uma estrutura administrativa exclusiva para seu planejamento e coordenação.

Fora do âmbito desta Secretaria de Parcerias e do que é regulamentado no âmbito Federal e estadual (já explicitados no capítulo 2), Porto Alegre possui outra alternativa possível de envolvimento público-privado de acordo com sua legislação urbanística. No Plano Diretor, revisado em 2010, admite-se a possibilidade de execução de Projetos Especiais de Impacto Urbano, tanto propostos pelo poder público quanto pelo setor privado. No caso de propostas originadas no setor privado, estes projetos resultam em parcerias que consistem na permissão legal para projetos de empreendimentos ou atividades que promovam o desenvolvimento urbano a partir do interesse público, de forma concertada com o interesse privado, mesmo que estes gerem impactos urbano-ambientais (PORTO ALEGRE, 2010b).

Os impactos urbano-ambientais dos Projeto Especiais são avaliados através de apresentação de Estudo de Viabilidade Urbanística (EVU) bem como do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e/ou Relatório de Impacto Ambiental (RIA), conforme o caso (PORTO ALEGRE, 2010b). Tais impactos deverão ser mitigados e compensados por contrapartidas sob a responsabilidade do empreendedor do projeto e poderão ser definidas em Termos de Compromisso (PORTO ALEGRE, 2010b). Isto é, trata-se de uma forma de envolvimento entre o poder público e o setor privado, onde a iniciativa parte do setor privado ao propor um projeto e se dispôr a arcar com as contrapartidas de compensação – principalmente obras de infraestrutura situadas na área de influência do projeto especial – que serão acordadas junto ao poder público.

3.2.2 Propostas de intervenção para a orla de Porto Alegre

Porto Alegre possui uma extensa área de orla – 70 km das margens do Lago Guaíba pertencem ao município – e possui uma ligação histórica com o seu porto, devido a origem da ocupação da cidade, além de ter como uma de suas paisagens tradicionais a vista do pôr do sol junto ao Guaíba, evidenciando a importância da área de orla no contexto da cidade.

Assim como em muitas cidades (exemplos explicitados no tópico 2.2.3.1), Porto Alegre também vem voltando-se para sua orla. O atual Plano Diretor de Porto Alegre identifica a Orla do Guaíba como uma área para revitalização, conforme segue:

Art. 83. Ficam identificadas, entre outras, as seguintes Áreas de Revitalização: (...) III – Orla do Guaíba, que deverá ser objeto de planos e projetos específicos a fim de integrar a cidade com o seu lago através da valorização da paisagem e visuais urbanas, exploração do potencial turístico e de lazer e o livre acesso da população; (...)

Parágrafo único. Todos os planos, programas e projetos até agora elaborados para a Orla do Guaíba, no trecho entre a Usina do Gasômetro e a Divisa Sul do Município, serão reavaliados segundo as diretrizes explícitas no inciso III deste artigo. (PORTO ALEGRE, 2010b, Art. 83).

Nesse sentido, observa-se que nas margens do Lago Guaíba ou bem próximos a ela, estão localizados diversos projetos recentes de intervenções em espaços públicos e novos empreendimentos imobiliários que vêm transformando a área e sua paisagem (Figura 3.1). Tais projetos, entre os quais, áreas abertas de uso público

(Figura 3.2), se concentram entre a área do Centro Histórico e do bairro Cristal, e encontram-se em diferentes estágios de desenvolvimento e implementação.

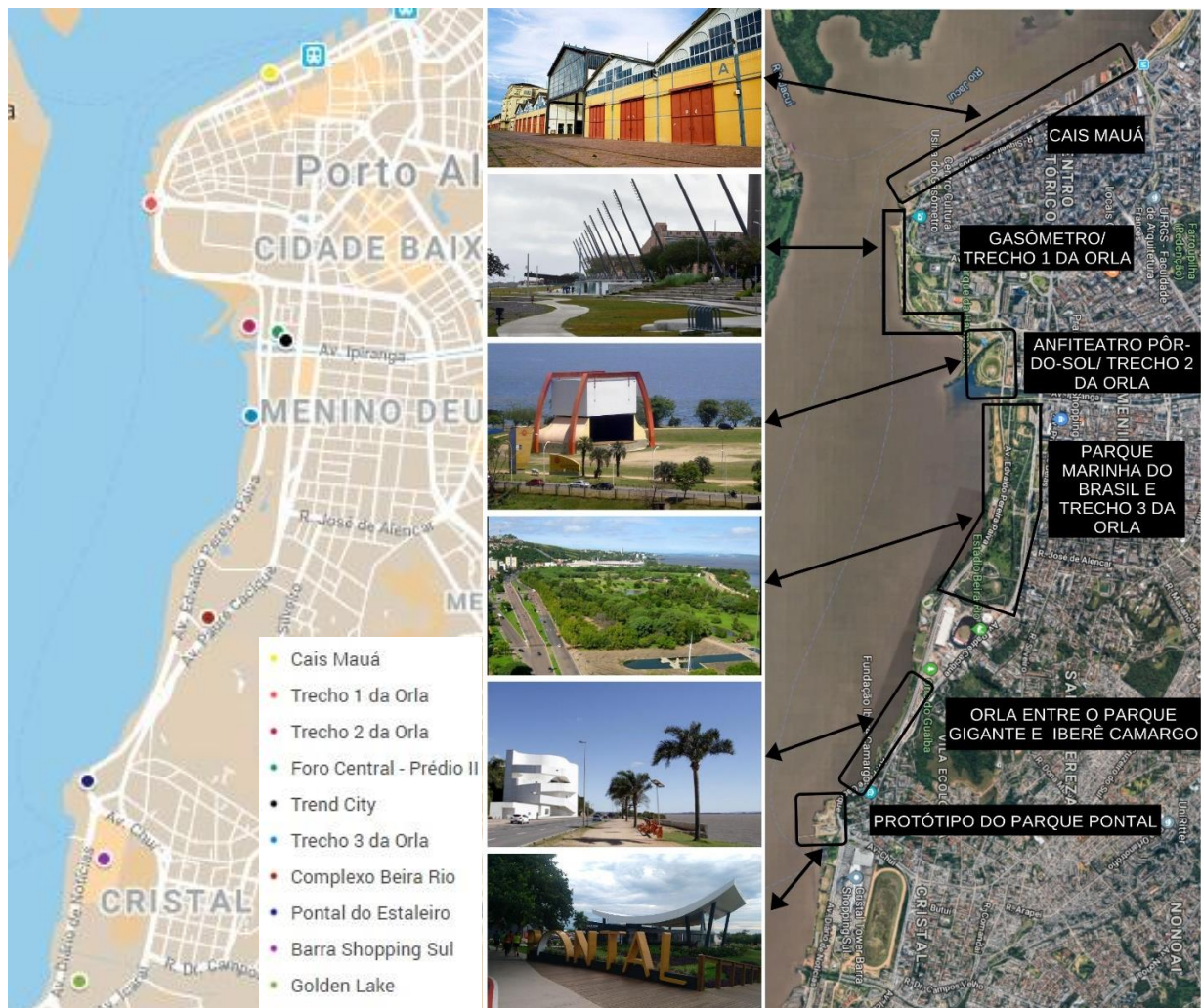


Figura 3. 1.: Localização dos projetos de intervenção na Orla do Guaíba e em suas proximidades

Fonte:

<<https://www.google.com.br/maps/@-30.0662441,-51.22832,13z>>. (mapa base); pontos marcados pela autora

Figura 3. 2.: Orla entre o Cais Mauá e o Pontal do Estaleiro

Fonte: <<https://www.google.com/maps>> (mapa base); marcações em preto realizadas pela autora

Cronologicamente, os projetos concentrados entre a área do Centro Histórico e do bairro Cristal (indicados na Figura 3.1) são: a) a construção do Barra Shopping Sul, em 2008, com 3 edificações de 23 pavimentos sendo inauguradas em 2011 (edifício Cristal Tower) e 2015 (edifícios Diamond Tower e Résidence du Lac) (Figura 3.3); b) a seleção do projeto de requalificação do Cais Mauá, em 2010 (Figura 3.4); c) o início em 2011 e a conclusão em 2018 do projeto de requalificação do Trecho 1 da Orla do Guaíba (Figura 3.5); d) a construção, em 2013, do novo prédio do Foro Central de Porto Alegre, com 23 pavimentos, (localizado no início da Av. Ipiranga,

mas com entrada pela Rua Manoelito de Ornelas Nº 50) (Figura 3.6); e) a construção, em 2014, de um complexo de uso misto da incorporadora Maiojama (Trend City), com 3 edifícios de 24 pavimentos (no início da Av. Ipiranga, Nº40) (Figura 3.6); f) a autorização, em 2018, para o início das obras do empreendimento Pontal, com edifício, shopping e parque público (Figura 3.7); g) a autorização, em 2019, para o empreendimento Golden Lake, que prevê a construção de 19 edifícios na área ao lado do Barra Shopping Sul (Figura 3.8); h) a proposta, em 2019, da construção de um complexo de uso misto com edifícios de 130m e 81m de altura ao lado do Estádio Beira-Rio (Figura 3.9); i) o anúncio, em 2019, de uma PPP através da SMPE que buscava requalificar o trecho 2 da Orla do Guaíba, e previa como equipamento âncora para a empresa interessada a instalação de uma roda gigante, junto à outros equipamentos âncora sugeridos, como aquário, aquacenter, museu interativo e marina (Figura 3.10); j) o início das obras do trecho 3 da Orla do Guaíba em outubro de 2019, cujo projeto prevê um complexo de quadras esportivas ao longo de 1,6km de extensão e a construção da maior pista de skate da América Latina (Figura 3.11).

Isso indica que em Porto Alegre há uma valorização das áreas de orla, e que esta valorização não se restringe apenas à antiga área portuária localizada no Centro Histórico (como em alguns casos demonstrados previamente no capítulo 2).



Figura 3. 3.: Barra Shopping Sul e os edifícios Cristal Tower, Diamond Tower e Résidence du Lac.

Fonte: a autora (2019).



Figura 3. 4.: Ilustração do projeto de requalificação do Cais Mauá

Fonte: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-2142/complexo-cais-maua-b720-fermim-vazquez-e-arquitectos-e-jaime-lerner-arquitetos-associados>>. Acesso em: 03 jun. 2020.



Figura 3. 5.: Trecho 1 da Orla do Guaíba
Fonte: a autora (2019)



Figura 3. 6.: Novo prédio do Foro Central (à esquerda) e complexo de uso misto da incorporadora Maiojama (à direita)
Fonte: a autora (2019).



Figura 3. 7.: Ilustração do projeto do empreendimento Pontal
Fonte:

<<https://www.melnickeven.com.br/empreendimentos/pontal>>. Acesso em: 04 jun. 2020.



Figura 3. 8.: Ilustração do projeto do empreendimento Golden Lake
Fonte:

<<http://www.gdarq.com.br/portfolios3.html>>. Acesso em: 04 jun. 2020.



Figura 3. 9.: Ilustração do projeto do complexo de uso misto ao lado do Estádio Beira-Rio
Fonte: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2019/08/projeto-de-predio-mais-alto-do-rs-ao-lado-do-beira-rio-inclui-mirante-de-acesso-publico-no-topo-veja-imagens-cjudxsl9017e01msa22ev5gi.html>>. Acesso em: 04 jun. 2020.



Figura 3. 10.: Ilustração do projeto base para PPP do trecho 2 da Orla do Guaíba.
Fonte:

<http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/ppp/usu_doc/estudo_arquitetonico.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2020.



Figura 3. 11.: Ilustração do projeto para o Trecho 3 da Orla do Guaíba

Fonte: <<https://prefeitura.poa.br/gp/noticias/edital-para-obras-de-novo-trecho-da-orla-sera-lancado-nesta-terca>>. Acesso em: 07 abr. 2020

Portanto, os aspectos mencionados justificam a escolha da cidade de Porto Alegre como local de investigação para o presente estudo.

3.3 SELEÇÃO DOS CASOS

Como critérios de seleção, buscou-se casos de espaços públicos que fossem objeto de parcerias entre o poder público e o setor privado e que, pelas características dos seus processos, pudessem ser enquadradas enquanto casos de envolvimento público-privado conforme definidos no capítulo 2: do tipo 1 (planejamento conjunto entre os parceiros com relação a criação ou requalificação de infraestruturas públicas, bairros, ou área delimitada da cidade), do processo de envolvimento por contratação com posterior envolvimento público-privado do tipo 3 (administração/adoção privada de uma infraestrutura ou espaço já existente) e do tipo 4 (provisão de novos espaços públicos a partir do planejamento e ação do setor privado). Assim, foram selecionadas as áreas do Cais Mauá, do Trecho 1 da Orla do Guaíba e do Pontal do Estaleiro. A seguir são apresentados os três casos selecionados visando atender aos objetivos anteriormente definidos para o estudo.

3.3.1 Cais Mauá – envolvimento público-privado do tipo 1

O Cais Mauá é uma antiga área portuária localizada no Centro Histórico de Porto Alegre, inaugurada em 1921, mas que não possui mais a função de porto, uma vez que outros portos vêm desempenhando tal função, ficando o Cais Mauá desativado

(BARBOSA, 2016). Assim, construído no início do século XX, o Cais já faz parte da paisagem da cidade há quase 100 anos.

A área vinha servindo como um espaço para eventos – como a Feira do Livro de Porto Alegre e a Bienal do Mercosul – e de lazer esporádico na cidade, utilizada pela população para atividades de lazer, como contemplação da paisagem e passeios de barco (ANTOCHEVIZ; REIS; LIMBERGER, 2017; CONTASSOT; MORAES, 2015). Ainda, o Cais chegou a ser utilizado como local de encontro público, entre habitantes e turistas, para acompanhar a transmissão dos jogos durante os 30 dias da Copa do Mundo FIFA em 2014, com o apoio de empresa privada (marca de cerveja Budweiser), sendo chamada neste período de “Embarcadero” (CONTASSOT; MORAES, 2015).

Em 2007 o Governo do Estado iniciou um processo de busca por projetos para revitalização do Cais Mauá na iniciativa privada. A solicitação de manifestação de interesse foi publicada em 31 de julho de 2007 (RIO GRANDE DO SUL, 2007), através da qual uma proposta de elaboração de estudos técnicos, econômico-financeiros e jurídicos foi escolhida por uma comissão técnica de avaliação, que era formada por gestores estaduais e municipais. Esta proposta foi utilizada como referencial para o processo de avaliação e escolha da empresa no edital de concorrência que seria lançado posteriormente. Assim, em 2010, a partir deste edital de concorrência ocorreu a licitação, que tinha como critérios para seleção das empresas a apresentação de todos os documentos comprobatórios requeridos e a oferta do maior valor anual do arrendamento (RIO GRANDE DO SUL, 2010). A licitação foi vencida pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil.

O projeto apresentado pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil se diz inspirado em outras experiências de requalificação de áreas portuárias, como os casos do Porto Antico de Gênova, do Port Vell de Barcelona, do Victoria & Alfred Waterfront na Cidade do Cabo, do Inner Harbor em Baltimore, da Estação das Docas em Belém, e do Puerto Madero em Buenos Aires (CAIS MAUÁ, 2019). Isto é, baseia-se em experiências internacionais prévias (entre as quais algumas foram mencionadas no item 2.2.3.1 deste estudo).

A ideia do Governo estadual era de que as obras estariam concluídas até a Copa do Mundo de Futebol, ocorrida em 2014. Contudo, a área do Cais encontra-se com a

maior parte de sua extensão fechada, sem acesso público, até o presente período, em 2020.

Não se tem estudos sobre de que forma a percepção dos usuários do espaço urbano porto-alegrense foi considerada na elaboração do projeto para a intervenção na área do Cais Mauá. A chamada para manifestação de interesse e apresentação de propostas foi direcionada à empresas e as audiências públicas foram realizadas quando uma proposta já havia sido elaborada e, portanto, já havia uma ideia consolidada para o destino do local. Ainda, críticas ao projeto foram apresentadas por delegados da Região de Planejamento 1 – região onde se localiza o Cais Mauá – (FOGLIATTO, 2016) e pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-RS) (MASCARENHAS, 2017), referindo-se aos impactos à paisagem urbana, à identidade da cidade, ao tráfego na região, e aos usos serem quase integralmente voltados ao comércio, com pouco espaço, por exemplo, para equipamentos culturais.

Assim, verifica-se que o Cais Mauá se trata de uma área com importante valor histórico, que remete às origens da cidade, onde sua construção marcou o processo de urbanização de Porto Alegre (MATOS, 2011). Atualmente, a área apresenta alto valor paisagístico, devido à sua conexão com o Guaíba e ao próprio Centro Histórico, bem como ao seu patrimônio tombado – características que tendem a atrair o interesse do setor privado para a exploração comercial e turística (BARBOSA, 2016).

Considerando que houve uma iniciativa do poder público de realizar uma intervenção sobre a área, e que houve participação relevante do setor privado ao elaborar o projeto e estudos base que levariam ao edital de seleção da proposta de intervenção, este caso enquadra-se como um envolvimento público-privado do tipo 1 (conforme tipologia explicitada no item 2.2.5.1), que se refere ao planejamento conjunto entre os parceiros com relação a criação ou requalificação de infraestruturas públicas, bairros, ou área delimitada da cidade.

Por se tratar de antiga área portuária, ter sido um local objeto de possível requalificação por repetidas vezes com inúmeros projetos já tendo sido propostos, o Cais Mauá já foi abordado por muitos pesquisadores, de diferentes áreas do conhecimento e com distintos focos de análise (por ex.: VIVIAN, 2019; KRUSE,

2011; CONTASSOT; MORAES, 2015; VIEIRA, 2012; OLIVEIRA; FLORES, 2016; LACERDA; MELLO, 2017). Existe também um estudo prévio que apresenta resultados quanto a percepção da população com relação às diretrizes de requalificação do projeto do Cais Mauá propostas pela prefeitura (ANTOCHEVIZ; REIS; LIMBERGER, 2017), contudo, não tem como foco especificamente o que prevê o projeto do Consórcio Cais Mauá do Brasil.

A ideia de requalificar o Cais Mauá apareceu inicialmente na década de 1990 e, desde então, muitos projetos vislumbraram um Cais Mauá requalificado, mas não foram implementados (SMURB, s.d.). O projeto apresentado pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil, que seria implementado a partir da concessão da área, previa uma revitalização em três fases, cada uma contemplando um setor distinto do Cais. No setor das docas (Figura 3.12 e 3.13), com área total de 64 mil m², estavam previstas torres comerciais de 51m, 90m e 100m de altura, para abrigar serviços de hotelaria e escritórios, uma grande praça de 4,2 mil metros quadrados, um centro de eventos e estacionamento com 2.036 vagas (CAIS MAUÁ, 2019).



Figura 3. 12.: Requalificação do setor Docas – Torres para Hotel e Escritórios

Fonte: Cais Mauá; Engenharia e Meio Ambiente (2015)



Figura 3. 13.: Requalificação do setor Docas - praça e centro de eventos

Fonte: Cais Mauá (2019).

Já no setor dos armazéns (Figuras 3.14 e 3.15), cuja área total abrange 86 mil m²; o projeto previa obras de restauração e novos usos para o antigo prédio do Departamento Estadual de Portos Rios e Canais (DEPREC) e para os Armazéns, bem como a restauração dos guindastes (CAIS MAUÁ, 2019). Os armazéns são protegidos pela Equipe do Patrimônio Histórico e Cultural (EPAHC), órgão da Prefeitura de Porto Alegre (SMURB, s.d), sendo bens classificados como tombados e que, portanto, não podem ser demolidos e são bastante restritos com relação a

modificações, por ter reconhecido valor histórico, paisagístico, morfológico ou técnico (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2019b).



Figura 3. 14.: Requalificação do setor Armazéns - Pórtico e Guindastes
Fonte: CAIS MAUÁ (2019)



Figura 3. 15.: Requalificação do setor Armazéns - uso interno dos armazéns
Fonte: CAIS MAUÁ (2019)

Entre os armazéns, os espaços abertos (Figuras 3.16 e 3.17) seriam transformados em 10 praças com academia ao ar livre, bicicletário, chimarródromos, áreas verdes, parque infantil, fonte, chafariz e quiosques (CAIS MAUÁ, 2019).



Figura 3. 16.: Requalificação dos espaços abertos – áreas verdes
Fonte: CAIS MAUÁ (2019)



Figura 3. 17.: Requalificação dos espaços abertos – equipamentos de lazer e de ginástica
Fonte: CAIS MAUÁ (2019)

O setor 3 do cais refere-se à área do Gasômetro (Figura 3.18), que liga o Cais Mauá com a região do Trecho 1 da Orla do Guaíba. Neste setor, com 37 mil m² estava prevista a construção de um Centro Comercial em área de 35 mil m², para abrigar atividades de comércio, lazer e cultura, além de um amplo estacionamento coberto em área de 61.667m² (CAIS MAUÁ; ENGENHARIA E MEIO AMBIENTE, 2015).



Figura 3. 18.: Requalificação do setor Gasômetro – Centro Comercial
Fonte: CAIS MAUÁ (2019)

Mesmo com a rescisão de contrato ao longo do andamento da presente pesquisa, manteve-se o caso como parte do estudo pois, independentemente do projeto ser ou não materializado, interessa avaliá-lo como um projeto que foi fruto de um tipo de envolvimento conjunto entre o poder público e o setor privado. Além disso, o cancelamento da possibilidade de realização do projeto aqui analisado não garante que as suas características não venham a ser propostas novamente, em projetos futuros para essa e outras áreas da orla.

Portanto, para atingir o objetivo de (1) avaliar projeto proposto a partir de envolvimento público-privado para planejamento conjunto com relação a criação ou requalificação de infraestruturas públicas, bairros, ou área delimitada da cidade, foi selecionado o caso da área do Cais Mauá.

3.3.2 Trecho 1 da Orla do Guaíba (Orla Moacyr Scliar) – envolvimento público-privado do tipo 3

Esta área, juntamente com o trecho 2 - Anfiteatro Por-do-sol (Figuras 3.1 e 3.2), recebeu especial atenção da Prefeitura Municipal durante os estudos desenvolvidos pelo GT Orla no âmbito da antiga Secretaria do Planejamento Municipal, devido a identificação de um adiantado processo de apropriação deste setor por parte da

população, apesar de diagnosticado na época como carente de iluminação, de acessibilidade para pedestres, especialmente, para pessoas portadoras de deficiência, e de mobiliário urbano, entre outras inadequações e fragilidades (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2003).

A área era utilizada pela população como espaço de lazer e para a prática de exercícios físicos, além de receber shows e atividades culturais, como as festas de ano novo. O Trecho 1 foi reformado a partir de um contrato firmado em 2011 entre a Prefeitura de Porto Alegre e o escritório do Arquiteto Jaime Lerner, que foi responsável pelo desenvolvimento do projeto arquitetônico, cuja execução foi financiada com recursos da Comissão Andina de Fomento (CAF) do Banco de Desenvolvimento da América Latina (PROCEMPA, 2016). Tratou-se de uma contratação do projeto sem processo licitatório, realizada por notório saber, baseada em exceção prevista no Art. 25 da Lei Nº 8.666 (que institui normas para licitações e contratos da Administração Pública) (DOPA, 2011). Após a conclusão da elaboração do projeto junto ao escritório contratado, a prefeitura abriu processo licitatório para contratação de outra empresa para a execução da obra (DOPA, 2014). O objetivo da reforma, conforme divulgado pela Prefeitura, era de qualificar a infraestrutura da área para promover um espaço completo de lazer, oportunizando o reencontro dos moradores de Porto Alegre com o Guaíba e, também, um atrativo turístico (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2011).

Portanto, observa-se que o Trecho 1 da Orla do Guaíba consolidou-se, após a reforma, como um importante espaço aberto público de lazer em Porto Alegre. A Prefeitura estima que o local chegue a receber 60 mil pessoas em um final de semana, o que evidencia o seu uso expressivo (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2019d). Em momento posterior à sua inauguração, a empresa Uber passou a adotar o local, a partir de agosto de 2018, com um contrato de 1 ano, tendo sido renovado posteriormente por mais 1 ano. Ainda, atualmente, os planos da Prefeitura para a gestão do local incluem a concessão da área. Assim, este local da orla do lago Guaíba, com reconhecida importância para a cidade em termos de espaço de contemplação, de lazer e para a prática de exercícios físicos, passa a ter sua gestão compartilhada com a iniciativa privada, inicialmente na modalidade de adoção e, posteriormente, encaminhando-se para a modalidade de concessão.

Considerando o exposto, o caso do Trecho 1 da Orla do Guaíba enquadra-se como um envolvimento público-privado do tipo 3, pois trata-se de um espaço já existente, provido pelo poder público, em que há adoção privada. Entretanto, embora a elaboração do projeto não seja considerada uma parceria, pois a contratação do escritório autor do projeto se dá através de uma contratação em que o poder público paga pelo serviço prestado, cabe avaliar o projeto que se origina desta contratação.

Contudo, não se tem informações divulgadas ou tampouco estudos publicados com dados sobre se e como foram levadas em consideração as percepções das pessoas durante a elaboração do projeto, embora a requalificação da orla tenha sido lançada como parte de um programa apresentado pela prefeitura em 2015, intitulado como “Porto Alegre para as pessoas”. Por um lado, críticas foram apresentadas ao projeto na época em que ele foi divulgado, em 2013. Tais críticas se referiam à transferência do estacionamento do Gasômetro para a praça Julio Mesquita, à construção de bares na beira do Guaíba, ao corte de árvores e de mata ciliar e à ausência de bancos (MATOS, 2013; CAMARAPOA, 2013; OLIVEIRA, 2013). Por outro lado, após inaugurado, o espaço tem sido considerado pela prefeitura como muito importante na cidade, “um dos principais pontos de lazer” e que recebe grandes eventos, além de ser um ponto turístico (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2019d). De acordo com uma pesquisa de satisfação com a infraestrutura, realizada pelo IFRS (Instituto Federal do Rio Grande do Sul) em 2018, o Trecho 1 da Orla é frequentado principalmente por pessoas com idade entre 26 e 35 anos, que moram em Porto Alegre, que utilizam o local para contemplação da natureza, passeio com a família e encontro com amigos (SMAMS, 2019). Ainda, de acordo com a mesma pesquisa, a maioria das pessoas não frequentava o local antes da revitalização e agora declaram que conseguem praticar muitas atividades, embora grande parte ainda se declare não satisfeita com a quantidade de restaurantes, banheiros e estacionamentos no local, com a manutenção dos equipamentos urbanos, e pedem por mais atividades de música, teatro e dança (SMAMS, 2019). Contudo, estas informações não são suficientes para avaliar se o projeto é considerado adequado pela população e quais são seus principais pontos positivos e negativos. Tais informações não mencionam, por exemplo, a percepção dos usuários com relação aos itens já criticados anteriormente à inauguração do local.

O Trecho 1 da Orla do Guaíba engloba uma área de 85.930 m², localizando-se na área central de Porto Alegre, e se estende por 1,3km entre a Usina do Gasômetro e a Rótula das Cuias. Trata-se de uma área formada por sucessivos aterros (e onde foi construído parte do sistema desenvolvido para controlar o impacto gerado pelas cheias do Lago Guaíba, após a histórica enchente de 1941), sendo margeada hoje a leste pela Avenida Edvaldo Pereira Paiva e a oeste pelo Lago Guaíba (SMAMS, 2019) (Figuras 3.19 a 3.21).



Figura 3. 19.: Vista aérea do Trecho 1 da Orla do Guaíba anterior a reforma

Fonte:

<<http://bancoimagemens.procempa.com.br/visualiza.php?codImagem=30523>>. Acesso em: 04 jun. 2020.



Figura 3. 20.: Trecho 1 da Orla do Guaíba aterior à reforma - gramado da área inferior

Fonte:

<<http://bancoimagemens.procempa.com.br/visualiza.php?codImagem=80158>>. Acesso em: 04 jun. 2020.



Figura 3. 21.: Trecho 1 da Orla do Guaíba anterior à reforma - quiosques de alimentação na área superior

Fonte:

<<http://bancoimagemens.procempa.com.br/visualiza.php?codImagem=80185>>. Acesso em: 04 jun. 2020.

O escritório do Arquiteto Jaime Lerner foi responsável pelo desenvolvimento do projeto arquitetônico para o Trecho 1 da Orla (Figuras 3.22 e 3.23).



Figura 3. 22.: Vista do projeto - perspectiva aérea

Fonte: <http://dopaonlineupload.procempa.com.br/dopaonlineupload/2231_ce_203467_2.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2020.

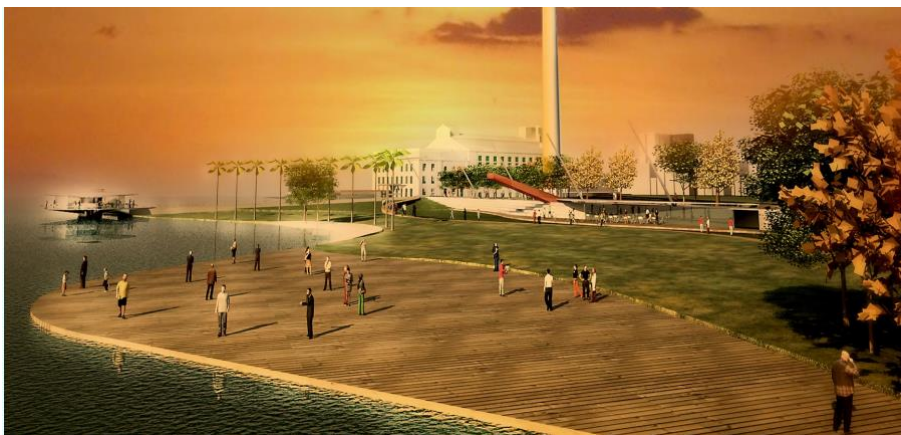


Figura 3. 23.: Vista do projeto - área próxima ao restaurante panorâmico

Fonte: <http://dopaonlineupload.procempa.com.br/dopaonlineupload/2231_ce_203467_2.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2020.

O projeto de requalificação para a área do Trecho 1 foi concebido como um setor de lazer e contemplação, com arquibancadas, mirantes, decks, passarelas, um restaurante panorâmico e quatro lojas voltadas para serviços de alimentação e bebidas (atualmente, quatro empresas selecionadas através de licitação possuem permissão para operar nestas quatro lojas), sendo estas lojas e o restaurante consideradas “âncoras de ativação constante”, para garantir vitalidade para a consolidação de um ambiente seguro para ser intensamente utilizado pela população e visitantes (SMAMS, 2019). O restaurante panorâmico funciona diariamente, das 11h00 às 23h00 e os 4 bares também diariamente, das 10h00 às 22h00. Após a reforma (Figuras 3.24 e 3.25), o Trecho 1 foi batizado de “Orla Moacyr Scliar” pouco antes de sua inauguração, em 29/06/2018.



Figura 3. 24.: Área do Trecho 1 da Orla do Guaíba após a reforma
Fonte: a autora (2019).



Figura 3. 25.: Trecho 1 da Orla do Guaíba sendo utilizado, após a reforma
Fonte: a autora (2019).

Assim, para atingir o objetivo de (2) avaliar projeto relacionado a provisão de um espaço público pelo poder público através do processo de envolvimento por contratação, foi selecionado o caso do Trecho 1 da Orla do Guaíba.

3.3.3 Pontal do Estaleiro/Parque Pontal – envolvimento público-privado do tipo 4

A área do Pontal do Estaleiro trata-se de um terreno de propriedade privada localizado na orla da cidade. A Lei Complementar N° 470 de 2002 define o regime urbanístico para o local. Esta mesma lei também dispõe que o percentual de área pública da gleba seria destinada a um parque público:

Na área de que trata o art. 1º desta Lei Complementar, o percentual destinado à área pública será constituído por um parque urbano com acessibilidade pública, a ser urbanizado pelo empreendedor conforme projeto aprovado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente, privilegiando a integração da população com o Guaíba e seu acesso a toda orla pertencente à gleba. (PORTO ALEGRE, 2002, Art. 4º)

Esta obrigação legal origina o envolvimento público-privado para o provimento do parque público. Entretanto, antes da definição do projeto atual, projetos previamente propostos para a área do Pontal do Estaleiro já haviam despertado reações por parte da sociedade. Em 2008, o projeto apresentado na época foi fortemente criticado durante audiência pública (QUEVEDO, 2010) e a população se mobilizou em 2009 durante uma consulta pública contra a construção de edifícios residenciais (PORTO ALEGRE RESISTE!, 2009). Esta consulta pública se deu em razão da possibilidade de alterações na Lei Complementar N° 470 de 2002, que proibia o uso residencial na área do Pontal do Estaleiro e poderia passar a permitir. Com a

proibição dos usos residenciais conforme o resultado da consulta pública, o projeto seguiu em frente no seu desenvolvimento, mas apenas com a permissão para exploração de uso comercial.

O projeto atualmente em execução na área, o empreendimento “Pontal”, consta no site da incorporadora Melnick Even e teve sua licença para início das obras aprovada em agosto de 2018 (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2018a). Por ser considerado um projeto especial de impacto urbano, ainda são acordadas contrapartidas a serem prestadas pela empresa ao Município (PORTO ALEGRE, 2010). Entre as principais contrapartidas acordadas está a doação à Prefeitura e urbanização de uma área que será um parque público, contendo arquibancadas, mirantes, píer, pista de caminhada, *playground*, um memorial do Estaleiro Só e 52 vagas de estacionamento (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2018a). Esta doação se refere à área prevista no art. 4º da LC 470/2002.

Apesar de passar por análise e aprovação do poder público, o projeto para o parque público é elaborado pelo empreendedor, o qual também é responsável pela elaboração das áreas privadas do seu empreendimento. Ainda, destaca-se que o Parque Pontal constituirá um local novo na cidade, que passa a ser uma área pública a partir da decisão do proprietário do local em realizar um empreendimento e cumprir com as obrigações legais. Assim, o caso do Pontal do Estaleiro enquadra-se como uma parceria público-privada do tipo 4, por envolver a provisão de um novo espaço público a partir do planejamento e ação do setor privado. O termo de compromisso celebrado em função do Pontal tratar-se de um Projeto Especial de Impacto Urbano, conforme o Plano Diretor, estabelece as obrigações da empresa BMPAR para a implementação do empreendimento.

Assim, o projeto do Pontal do Estaleiro incide sobre um território valorizado tanto pela população quanto pelo setor privado, indicando a existência de interesses de ambas as partes sobre a orla da cidade. Críticas à realização do empreendimento, referentes à abertura de um precedente para edificações na orla e às alterações no regime urbanístico serem posteriores à aquisição do terreno, foram realizadas por entidades como a AGAPAN (AGAPAN, 2009), IAB-RS (IAB-RS, 2008) e por associações de bairros, que se organizaram sobre a pauta do projeto durante a campanha para a consulta popular.

A área do Pontal do Estaleiro já foi caso de estudo de outras pesquisas, relacionadas à área da comunicação (QUEVEDO, 2010) e da antropologia (SOARES, 2012). Contudo, não há estudos que relatem de que forma a percepção dos usuários do espaço urbano porto-alegrense foi levada em consideração durante o processo de elaboração do projeto referente à intervenção na área pública do empreendimento. Ainda, tanto as audiências públicas quanto a consulta pública que ocorreu para decidir sobre a permissão para uso residencial nos edifícios foram realizadas quando já havia uma destinação prevista para a área e um projeto base elaborado.

A área do Pontal do Estaleiro localiza-se no bairro Cristal, na faixa da orla do Guaíba, e recebe este nome pois no exato local funcionou, até 1995, a empresa de construção de navios que tinha o nome de “Estaleiro Só” (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2018a). O terreno do antigo Estaleiro Só foi adquirido em 2005, pela quantia de R\$ 7,2 milhões (SFREDO, 2019). Desde então, diversos projetos foram apresentados para a área (Figuras 3.26 a 3.28).



Figura 3. 26.: Projeto divulgado em 2010.

Fonte:

<<https://portoimagem.wordpress.com/2010/11/25/e-o-pontal-do-estaleiro-que-fim-levou/>>. Acesso em: 04 jun. 2020.



Figura 3. 27.: Projeto divulgado em 2015.

Fonte:

<<https://portoimagem.wordpress.com/2015/03/25/o-novo-projeto-para-o-pontal/>>. Acesso em: 04 jun. 2020.



Figura 3. 28.: Projeto divulgado em 2019.

Fonte: MELNICK EVEN (2019)

Nesta pesquisa, será avaliado o projeto atualmente em execução na área (Figura 3.28), o empreendimento “Pontal”. Este projeto prevê a construção de um parque público, shopping e de uma torre de escritórios, consultórios e uso hoteleiro, contando também com um eixo especializado em saúde (chamado de *Hub da Saúde*) ancorado pelo Hospital Moinhos de Vento (Figuras 3.29 a 3.31).



Figura 3. 29.: Parque do Pontal
Fonte: Melnick Even (2020).



Figura 3. 30.: Parque Pontal Shopping
Fonte: Melnick Even (2020).



Figura 3. 31.: Torre de consultório, escritórios, hotel, eixo da saúde e Espaço Pontal
Fonte: Melnick Even (2020).

O projeto do Parque público abrange uma área de aproximadamente 29 mil m² (MELNICK EVEN, 2019). Tendo o Shopping como base, o edifício de escritórios, atividade hoteleira e eixo da saúde, possui 23 pavimentos de altura, onde a área total de comércio varejista totaliza 91.126m², a área destinada a atividade de hotel totaliza 10.338m² e a área destinada a serviços totaliza 12.925m² (PORTO ALEGRE, 2018).

O termo de compromisso firmado entre o empreendedor e a prefeitura autoriza a implantação do “protótipo do Parque do Pontal” por até 18 meses, a contar de junho de 2018. Este protótipo consiste em uma área de acesso público, cujo tamanho representa uma fração do que será o Parque completo, mas trata-se de uma instalação provisória, a qual será desmontada posteriormente para a realização das

obras definitivas do Parque. Assim, por não representar a área conforme o projeto avaliado, o protótipo do parque não é avaliado pela presente pesquisa.

O protótipo do parque contém equipamentos de recreação infantil e para a prática de exercícios físicos, quiosque de alimentação, espaços para sentar e para contemplação visual, e um estande de vendas do empreendimento (Figuras 3.32 a 3.36). O espaço também disponibiliza equipamentos extras para recreação infantil, esporadicamente. Em visita ao espaço durante um domingo foi possível visualizar tais equipamentos, além da presença de segurança particular e da disponibilização de cadeiras de praia da empresa Melnick Even para uso pelos visitantes.



Figura 3. 32.: Equipamentos para a prática de exercícios físicos, espaços para sentar e quiosque de alimentação
Fonte: a autora (2019).



Figura 3. 33.: Estande de vendas
Fonte: a autora (2019).



Figura 3. 34.: Área de recreação infantil com brinquedo inflável instalado esporadicamente
Fonte: a autora (2019).



Figura 3. 35.: Mesas do quiosque de alimentação
Fonte: a autora (2019).



Figura 3. 36.: Vista aérea do protótipo do Parque Pontal e obras do Empreendimento Pontal - fevereiro de 2019

Fonte: <<http://www.jornalja.com.br/geral/pontal-vende-98-das-salas-comerciais-nos-primeiros-30-dias/>>. Acesso em: 04 set. 2019.

Assim, para atingir o objetivo de (3) avaliar projeto com envolvimento público-privado para a provisão de novos espaços públicos a partir do planejamento e ação do setor privado, foi selecionado o caso da área do Pontal do Estaleiro.

3.4 OBJETIVOS E OPERACIONALIZAÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

Abaixo estão elencados os três objetivos específicos desta pesquisa (Tabela 3.1), cada qual relacionado com seu respectivo caso e com os métodos utilizados para a investigação, que fornecerão os dados para as análises.

Tabela 3. 1.: Objetivos, casos de análise e métodos de coleta de dados

Objetivos relacionados à avaliação de propostas de intervenção urbana geradas em processos de parceria público-privada, a partir da abordagem perceptiva	Caso de análise	Métodos de coleta de dados utilizados
1: avaliar projeto proposto a partir de envolvimento público-privado para planejamento conjunto com relação a criação ou requalificação de infraestruturas públicas, bairros, ou área delimitada da cidade;	Cais Mauá	Questionários Entrevistas
2: avaliar projeto relacionado a provisão de um espaço público pelo poder público através do processo de envolvimento por contratação;	Trecho 1 da Orla do Guaíba	Questionários Entrevistas Observações de comportamento
3: avaliar projeto com envolvimento público-privado para a provisão de novos espaços públicos a partir do planejamento e ação do setor privado.	Pontal do Estaleiro	Questionários Entrevistas

Para avaliar os projetos de intervenção urbana, os respondentes dos questionários e entrevistados avaliaram e justificaram suas avaliações com relação aos itens que compõem os projetos. Assim, para a coleta de dados sobre as percepções dos projetos do Cais Mauá e Pontal do Estaleiro, as imagens utilizadas nas entrevistas e questionários foram retiradas das páginas na internet e documentos oficiais destes empreendimentos, havendo duas exceções: a imagem do prédio no setor armazéns no Cais (Figura 3.44) foi retirada de página virtual não-oficial devido à inexistência de imagens oficiais deste prédio restaurado conforme o projeto, e a imagem do shopping do empreendimento Pontal (Figura 3.64) também foi retirada de página virtual não-oficial, devido às imagens oficiais mostrarem o shopping de uma perspectiva aérea/distante, estando a imagem selecionada de acordo com o projeto original. Por sua vez, no caso do Trecho 1 da orla, as avaliações foram feitas a partir da visualização de fotos do local.

Imagens utilizadas para representar as propostas do projeto para o Cais Mauá (Figuras 3.37 a 3.47):



Figura 3. 37.: 3 edifícios de até 100m de altura
Fonte: Cais Mauá; Engenharia e Meio Ambiente (2015)



Figura 3. 38.: Terceira doca: prédio antigo, praça e estacionamento
Fonte: Cais Mauá; Engenharia e Meio Ambiente (2015)



Figura 3. 39.: Guindastes
Fonte: Cais Mauá (2019)



Figura 3. 40.: Identificação dos armazéns
Fonte: Cais Mauá (2019), marcações dos setores e armazéns feitas pela autora.

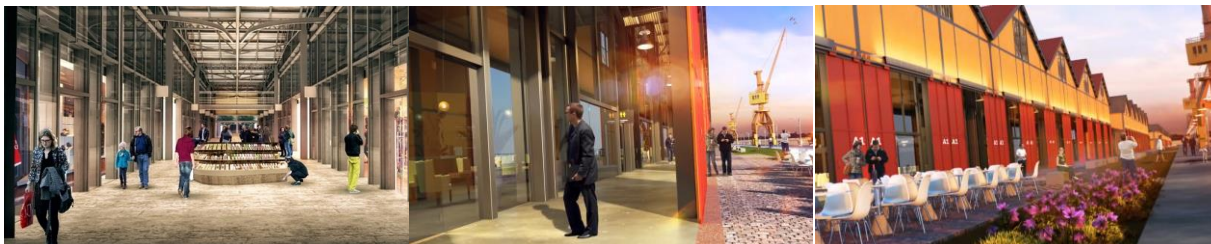


Figura 3. 41.: Uso comercial nos armazéns (interno)
Fonte: Cais Mauá (2019).

Figura 3. 42.: Uso comercial nos armazéns (externo)
Fonte: Cais Mauá (2019)

Figura 3. 43.: Uso dos armazéns para praça de alimentação
Fonte: Cais Mauá (2019)



Figura 3. 44.: Prédio antigo existente entre os armazéns

Fonte: <<http://www.videversus.com.br/empresa-da-reforma-do-cais-maua-em-porto-alegre-e-alvo-de-operacao-da-policia-federal/>>. Acesso em: 23 jul. 2020.



Figura 3. 45.: Shopping center
Fonte: Cais Mauá (2019)



Figura 3. 46.: Praça com área verde
Fonte: Cais Mauá (2019)



Figura 3. 47.: Praça com equipamentos de lazer e ginástica
Fonte: Cais Mauá (2019)

No caso do item referente ao uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias como estruturas para eventos esportivos, circos, parques de diversão e feiras orgânicas, não havia ilustração disponível no site do consórcio para representar essas instalações.

Imagens utilizadas para representar os itens do projeto no Trecho 1 da Orla do Guaíba (Figuras 3.48 a 3.61):



Figura 3. 48.: Arquibancadas
Fonte: a autora (2019)



Figura 3. 49.: Mirantes
Fonte: a autora (2019)



Figura 3. 50.: Decks
Fonte: a autora (2019)



Figura 3. 51.: Passarelas sobre o
Guaíba
Fonte: a autora (2019)



Figura 3. 52.: Bares
Fonte: a autora (2019)



Figura 3. 53.: Restaurante
Panorâmico
Fonte: a autora (2019)



Figura 3. 54.: Ancoradouro para
barcos de passeios turísticos
Fonte: a autora (2019)

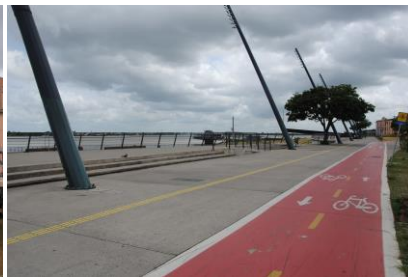


Figura 3. 55.: Ciclovias
Fonte: a autora (2019)



Figura 3. 56.: Quadras esportivas
Fonte: a autora (2019)



Figura 3. 57.: Academia ao ar
livre
Fonte: a autora (2019)



Figura 3. 58.: Equipamentos de
recreação infantil
Fonte: a autora (2019)

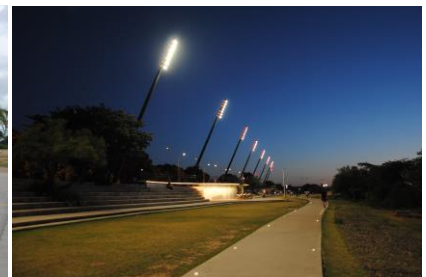


Figura 3. 59.: Iluminação da área
inferior
Fonte: a autora (2019)

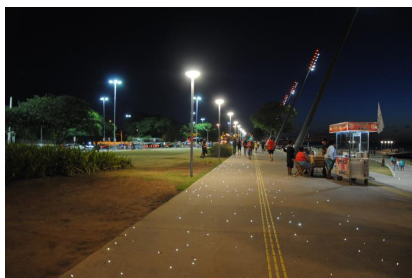


Figura 3. 60.: Iluminação da área superior
Fonte: a autora (2019)



Figura 3. 61.: Vegetação
Fonte: a autora (2019)

Imagens utilizadas para representar os itens do projeto para o Pontal do Estaleiro (Figuras 3.62 a 3.64):



Figura 3. 62.: Parque público
Fonte: Melnick Even (2019)



Figura 3. 63.: Edifício comercial
Fonte: Melnick Even (2019)



Figura 3. 64.: Shopping

Fonte: <<https://portoimagem.files.wordpress.com/2018/06/pontal2018-01b.jpg>>. Acesso em: 23 jul. 2020.

No caso do item das obras referentes ao acesso ao local (vias locais no entorno do shopping, colocação de estações de transporte coletivo, ciclovia, vagas de estacionamento público e paraciclos), não havia ilustração disponível no site do empreendimento para representar claramente essas obras.

Também foi solicitado aos entrevistados e respondentes do questionário que expressassem as suas ideias sobre a área do caso em questão, com a intenção de verificar suas percepções sobre o local de forma independente de suas percepções sobre o projeto. Adicionalmente, lhes foi solicitado que mencionassem o que gostariam que existisse no local em questão, para que fosse possível identificar o que seria o ideal em cada uma das 3 áreas para esses participantes da pesquisa. Nessa questão, foram mostradas figuras para representar as 3 áreas sem as intervenções (Figuras 3.65 a 3.71). Para evitar que as propostas do projeto

interferissem nas respostas, estas questões foram feitas antes da avaliação dos projetos.

Figuras do Cais Mauá sem a intervenção (Figuras 3.65 a 3.67):



Figura 3. 65.: Cais Mauá – setor Gasômetro

Fonte:

<<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2019/02/comecam-preparativos-para-obra-no-cais-maua-em-porto-alegre-cjrtud22d01g101td3yej0jpk.html>>. Acesso em: 23 jul. 2020.



Figura 3. 66.: Cais mauá - armazéns

Fonte:

<<https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2019/08/21/trf-4-suspende-rescisao-de-contrato-de-revitalizacao-do-cais-maua-em-porto-alegre.ghml>>. Acesso em: 23 jul. 2020.



Figura 3. 67.: Cais Mauá: docas

Fonte:

<https://www.travessiapoaguaiba.com.br/imagens/img_9681.jpg>. Acesso em: 23 jul. 2020.

Figuras do Trecho 1 da Orla sem a intervenção (Figuras 3.68 e 3.69):



Figura 3. 68.: Trecho 1 da Orla – gramado inferior

Fonte:

<<http://bancoimagemens.procempa.com.br/visualiza.php?codImagem=80158>>. Acesso em: 04 jun. 2020.



Figura 3. 69.: Trecho 1 da Orla – área próxima à usina

Fonte:

<<http://bancoimagemens.procempa.com.br/visualiza.php?codImagem=79738>>. Acesso em: 04 jun. 2020.

Figuras da área do Pontal do Estaleiro sem a intervenção (Figuras 3.70 e 3.71):



Figura 3. 70.: Área do pontal do estaleiro – vista aérea da perspectiva da cidade

Fonte: (Adaptado de)

<<http://www.clicrbs.com.br/blog/jsp/default.jsp?source=DYNAMIC, blog.BlogDataServer, getBlog&uf=&local=&template=3948.dwt§ion=Blogs&post=216475&blog=618&colDir=1&topo=3994.dwt>>. Acesso em: 23 jul. 2020.



Figura 3. 71.: Área do pontal do estaleiro – vista aérea da perspectiva do Guaíba

Fonte: (Adaptado de)

<<https://jornalja.com.br/arquivo/pontal-do-estaleiro-uma-lei-sob-medida-1/>>. Acesso em: 20 out. 2019.

3.5 MÉTODOS DE COLETA DE DADOS

O uso simultâneo de múltiplos métodos foi empregado buscando conferir validade aos resultados, garantindo confiabilidade e credibilidade à pesquisa (LAY; REIS, 2005). Assim, foram empregados métodos quantitativos e qualitativos. Os métodos qualitativos são focalizados, verticais, enfocam a determinação da validade da investigação, enquanto os métodos quantitativos são abrangentes, horizontais, e determinam a confiabilidade das medidas adotadas, possibilitando a generalização dos resultados (LAY; REIS, 2005).

3.5.1 Levantamento de arquivo

Inicialmente, foi realizado um levantamento de arquivo, buscando e organizando informações relacionadas aos casos de estudo, disponíveis em fontes oficiais dos órgãos públicos e empresas privadas envolvidos com os projetos dos casos analisados, bem como documentos oficiais disponibilizados para acesso via internet (Tabela 3.2). Este levantamento permitiu reunir informações sobre os projetos e os processos dos três casos, caracterizando os processos de parceria e identificando o conteúdo dos projetos.

Tabela 3. 2.: Materiais consultados no levantamento de arquivo, relacionados à caracterização dos processos e às informações dos projetos

Caso	Materiais consultados
Cais	▪ Página oficial do Consórcio Viva Cais Mauá para divulgação do empreendimento

Mauá	<ul style="list-style-type: none"> na internet; ▪ Decreto Nº 45.187/2007 - Solicitação para manifestação de interesse para o Projeto de Revitalização do Cais Mauá, publicado pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul; ▪ Edital de concessão do Cais Mauá publicado pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul; ▪ Notícias publicadas na página virtual do Governo do Estado do Rio Grande do Sul; ▪ Atas do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental (CMDUA) de reuniões que trataram da aprovação de estudos sobre o projeto do Cais Mauá; ▪ Lei Municipal que regula a utilização da área do Cais Mauá (LC 638/2010).
Trecho 1 da Orla do Guaíba	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Notícias publicadas na página virtual da Prefeitura Municipal de Porto Alegre; ▪ Lei Municipal que regula a adoção de equipamentos públicos em Porto Alegre (tanto a Lei que vigorou de 2009 a 2019, quanto a nova Lei, vigorando a partir de 2019 – LC 618/2009 e Lei 12.583/2019). ▪ Edital de chamamento público para apresentação, análise e classificação de propostas referentes à adoção do trecho 01 do parque urbano da orla do Guaíba (Edital Nº 02/2017)
Pontal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Notícias publicadas na página virtual da Prefeitura Municipal de Porto Alegre; ▪ Página oficial da incorporadora Melnick Even para divulgação do empreendimento “Pontal” na internet; ▪ Termo de Compromisso assinado pela BMPAR e pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre disponibilizado no site da Procuradoria Geral do Município; ▪ Atas do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental (CMDUA) de reuniões que trataram da aprovação de estudos sobre o projeto do Pontal do Estaleiro; ▪ Capítulo do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA) de Porto Alegre que se refere a regulação dos Projetos Especiais de Impacto Urbano; ▪ Lei Municipal que dispõe sobre o regime urbanístico para a área do Pontal do Estaleiro (LC 470/2002).

Para o levantamento das notícias, foram realizadas buscas sistemáticas na sessão de notícias no site do oficial do Governo do Estado do Rio Grande do Sul e da Prefeitura Municipal de Porto Alegre – conforme cada caso, como indicado na tabela acima. Para as notícias referente ao caso do Cais, a busca foi delimitada pelo período de 01/01/2007 (ano em que foi lançado processo de manifestação de interesse) a 29/02/2020 (mês em que a Justiça Federal reconheceu a legalidade da rescisão do contrato firmado em 2010) filtrando o termo “Cais Mauá”. Nesta busca, 266 notícias foram localizadas. Um primeiro filtro removeu notícias duplicadas ou que não se referiam ao caso da concessão do Cais Mauá como teor principal ou contivessem alguma informação buscada nesta pesquisa. Após a filtragem, restaram 65 notícias. Para as notícias referente ao caso do Pontal, foi buscado no site antigo da Prefeitura de Porto Alegre o termo “Pontal”, sem aplicação de filtro de data, que resultou em 4 notícias. No Novo Portal da Prefeitura², a busca pelo termo “Pontal” levou a 19 resultados que, após filtragem manual para captar notícias com

² O Novo Portal da Prefeitura foi lançado no início da gestão 2017-2020, mas passou a ser o site oficial apenas em 2020.

informações especificamente sobre o caso Pontal resultaram em 4 notícias. Assim, no total foram 8 notícias. Para as notícias referente ao caso do Trecho 1 da Orla do Guaíba foi buscado o termo “orla”, sem aplicação de filtro de data, no site antigo da Prefeitura de Porto Alegre. Realizada a filtragem manual de notícias que ofereciam informações sobre o tema buscado, resultaram 30 notícias.

Além disso, foram consultadas simultaneamente notícias em páginas virtuais de veículos de comunicação do meio jornalístico informativo local (por exemplo, o Grupo RBS, Correio do Povo, Jornal Já), como forma de organizar a cronologia dos fatos e identificar a existência de outros possíveis documentos e registros oficiais para verificação.

Com relação especificamente à avaliação dos projetos de intervenção gerados a partir dos envolvimento público-privados, outros procedimentos de levantamento de arquivo foram empregados. Foram verificados comentários de opinião pública em páginas da internet, nos quais as pessoas expressaram voluntariamente suas opiniões sobre os espaços do Cais Mauá, do Trecho 1 da Orla do Guaíba e do Pontal do Estaleiro. No caso do Cais Mauá, as opiniões foram coletadas de avaliações espontâneas contendo comentários na página oficial do Consórcio Cais Mauá na rede social *Facebook* (CAIS MAUÁ OFICIAL, 2020), em que o conjunto de comentários data de 03 de agosto de 2015 até 25 de abril de 2019. Tratando-se do caso da área do Trecho 1 da Orla do Guaíba, as opiniões foram provenientes de avaliações espontâneas contendo comentários, postadas a partir de 29 de junho de 2018 (data da inauguração do Trecho 1) até 26 de fevereiro de 2020, na página não oficial da “Orla do Gasômetro” da rede social *Facebook* (ORLA DO GASÔMETRO, 2020). Por sua vez, no caso do projeto do Pontal, as opiniões foram coletadas a partir de comentários em uma página do ClicRBS, que convidava os leitores a opinarem sobre o tema alguns dias antes da realização da consulta pública (REDAÇÃO ZH, 2009) de 19 a 25 de agosto de 2009 (Tabela 3.3).

Tabela 3. 3.: Materiais consultados em levantamento de arquivo - comentários de opinião pública sobre os projetos

Caso de análise	Página virtual consultada	Período dos comentários	Nº de comentários
Cais Mauá	Página oficial do Consórcio Cais Mauá na rede social Facebook	03 de agosto de 2015 até 25 de abril de 2019	190
Pontal do Estaleiro	Postagem na página ClicRBS, com o título “Opine sobre a área	19 a 25 de agosto de 2009	125

	do antigo estaleiro”		
Trecho 1 da Orla do Guaíba	Página “Orla do Gasômetro” na rede social Facebook	29 de junho de 2018 até 26 de fevereiro de 2020	108

Este levantamento em páginas na internet foi realizado com a finalidade de amparar uma sistematização inicial das percepções da população sobre os projetos propostos para as 3 áreas. Embora tenha se identificado um número expressivo de comentários, não era possível identificar se os indivíduos autores dos comentários se enquadram nos critérios da amostra. Portanto, estes dados foram utilizados exclusivamente para suporte na elaboração dos instrumentos de coleta de dados.

Assim, o levantamento de arquivo na busca dessas informações permitiu determinar um ponto de partida para os demais métodos de coleta de dados empregados nesta pesquisa.

3.5.2 Trabalho de campo

3.5.2.1 Levantamento físico

O levantamento físico foi realizado apenas no Trecho 1 da Orla do Guaíba – cujo espaço aberto para uso corresponde ao projeto avaliado, diferentemente das outras duas áreas de estudo. Assim, o levantamento físico possibilitou o registro fotográfico dos equipamentos e espaços para inclusão nos questionários e entrevistas. Para isso, as fotografias foram registradas em um dia sem chuva, no turno da manhã. Ainda, buscou-se evitar a presença de pessoas nas fotografias para não interferir nas avaliações. Contudo, nas fotografias referentes à iluminação não foi possível registrar imagens sem a presença de pessoas.

3.5.2.2 Entrevistas

As entrevistas foram utilizadas pois permitem a interação entre o pesquisador e o entrevistado, oportunizando explicações detalhadas e livres. Assim, este método possibilita a obtenção de informações que muitas vezes não são detectadas dentro do escopo de outros métodos, como questionários ou observações (REIS; LAY,

1995). Portanto, neste estudo, o método das entrevistas foi utilizado buscando atender aos 3 objetivos específicos relacionados a avaliar propostas de intervenção urbana geradas em processos com diferentes tipos de envolvimento público e privado, a partir da abordagem perceptiva.

Os entrevistados eram indagados quanto ao seu uso das áreas da orla do Guaíba, e quanto a sua livre opinião acerca dos itens dos projetos para as áreas de estudo, com o auxílio das imagens. As questões e as imagens mostradas pela pesquisadora nivelavam o conhecimento mínimo dos respondentes sobre os projetos e sobre as áreas em questão. Todas as entrevistas foram gravadas em áudio, com a permissão dos entrevistados, permitindo um melhor registro das informações.

Inicialmente foi realizado o 1º estudo piloto (Tabela 3.4 – 1ª linha) com o objetivo de avaliar a compreensão das questões, a adequação das imagens utilizadas para representar os elementos dos projetos e o tempo médio de duração das entrevistas.

Tabela 3. 4.: Entrevistas realizadas – períodos, procedimentos, locais e quantidade

Período	Procedimento	Locais de contato	Locais de realização	Quantidade de entrevistados por área e período
6 a 11 de novembro de 2019	1º Piloto	- Cais Mauá - Trecho 1 da Orla - protótipo do Parque Pontal	- Cais Mauá - Trecho 1 da Orla - protótipo do Parque Pontal	- 4 no Cais Mauá - 2 no Trecho 1 da Orla - 4 no protótipo do Parque Pontal
3 a 9 de dezembro de 2019	Realização das entrevistas - roteiro 1	- Cais Mauá - Trecho 1 da Orla - protótipo do Parque Pontal	- Cais Mauá - Trecho 1 da Orla - protótipo do Parque Pontal	- 11 no Cais Mauá - 7 no Trecho 1 da Orla - 3 no protótipo do Parque Pontal
26 de dezembro de 2019	2º Piloto	- Trecho 1 da Orla	- Trecho 1 da Orla	- 4 no Trecho 1 da Orla
22 de janeiro à 01 de fevereiro de 2020	Realização das entrevistas separadas por área – roteiros 2, 3 e 4	- Cais Mauá - Trecho 1 da Orla - protótipo do Parque Pontal	- Cais Mauá - Trecho 1 da Orla - protótipo do Parque Pontal	- 10 no Cais Mauá - 30 no Trecho 1 da Orla - 10 no protótipo do Parque Pontal

Nota: durante a realização do 1º Piloto e do roteiro 1 o Trecho 1 da Orla ainda não havia sido incluído como estudo de caso da pesquisa, contudo, entrevistas estavam sendo realizadas neste local devido ao fluxo de pessoas que atendem aos critérios de seleção da amostra.

Os indivíduos convidados para responder as entrevistas piloto foram selecionados aleatoriamente nos locais. A partir das entrevistas piloto observou-se a existência de questões pouco claras, que foram reescritas de forma mais específica, e de questões repetitivas, que foram aglutinadas. Ainda, constatou-se que poderia ser oferecida uma questão para que os entrevistados pudessem comentar sobre pontos

que não tivessem sido contemplados nas perguntas. Assim, esta questão foi incluída ao final das perguntas sobre cada área.

Com relação às imagens, foram inseridas duas novas imagens para representar os usos dos armazéns, embora não existissem imagens representando todos os usos sugeridos na página oficial do projeto Cais Mauá. Adicionalmente, constatou-se a necessidade de circular a área do Pontal do Estaleiro para deixar mais evidentes os limites desta área na vista associada à uma pergunta sobre a mesma. As demais imagens no roteiro de entrevista foram consideradas adequadas.

O tempo médio de duração das entrevistas no estudo piloto ficou entre 20 e 21 minutos, considerado satisfatório. Assim, feitos os ajustes necessários após a realização das entrevistas piloto, iniciou-se a realização das entrevistas com o roteiro de questões incluindo o Cais Mauá e o Pontal do Estaleiro – Roteiro de entrevista 1 (Apêndice A) – e foram realizadas 21 entrevistas (Tabela 3.4 – 2ª linha) com duração média entre 17min e 18min.

A inclusão da área de estudo referente ao Trecho 1 da Orla do Guaíba ocorreu posteriormente na pesquisa, quando a coleta de dados através das entrevistas já havia iniciado. Com isso, constatou-se a necessidade de um 2º estudo piloto para verificar a compreensão das novas questões, a adequação das novas imagens o tempo médio adicional. Assim, no 2º piloto foram feitas outras 4 entrevistas, apenas com as novas questões que se referem a esta área de estudo, com pessoas selecionadas aleatoriamente no Trecho 1 da Orla (Tabela 3.4 – 3ª linha).

Todos os entrevistados no Trecho 1 da Orla neste 2º estudo piloto afirmaram que as perguntas contemplavam muito bem os itens existentes no local e ofereciam oportunidades adequadas de expressar as suas opiniões sobre a área. Portanto, não foi constatada a necessidade de alterações. No 2º piloto, a duração média das entrevistas foi de 6 minutos.

A partir da inclusão de 12 novas questões, o roteiro de entrevista abrangendo as três áreas de estudo tornou-se muito extenso, inviabilizando o alcance do objetivo para o qual se utiliza do método de entrevistas: o aprofundamento das explicações a partir da interação com o entrevistado. Assim, optou-se por dividir o roteiro por área de estudo, resultando em três roteiros: para a área do Cais, roteiro de entrevista 2 (Apêndice B), para a área do Trecho 1 da Orla do Guaíba, roteiro de entrevista 3

(Apêndice C), e para a área do Pontal do Estaleiro, roteiro de entrevista 4 (Apêndice D). Com isto, os entrevistados responderiam questões referentes apenas ao local de realização da entrevista (Tabela 3.4 – 4ª linha).

Os potenciais entrevistados foram abordados aleatoriamente, nos espaços em funcionamento e que permitem livre acesso em cada um das três áreas de estudo, e convidados a participar da entrevista. Assim, no Cais Mauá as entrevistas foram realizadas na área externa do Armazém B3, onde funciona o transporte coletivo Catamarã e o barco de passeios “Cisne Branco”. No Trecho 1 da Orla do Guaíba, as entrevistas foram realizadas em diversos pontos deste trecho. Na área do Pontal, as entrevistas foram realizadas no “Protótipo do Parque Pontal”, espaço provisório instalado pela empresa. Ao abordar as pessoas, a pesquisadora explicava brevemente a pesquisa e as convidava à participar. Os entrevistados consentiram verbalmente em participar da pesquisa.

Considerando que quando a área do Trecho 1 da Orla do Guaíba foi incluída no estudo 21 entrevistas já haviam sido realizadas em relação ao Cais Mauá e ao Pontal do Estaleiro (Roteiro 1), optou-se por não desprezar tais entrevistas. Desta forma, foram realizadas mais 10 entrevistas em cada uma destas 2 áreas (Roteiros 2 e 4), além de 30 entrevistas no Trecho 1 da Orla (Roteiro 3), somando 71 entrevistas realizadas ao total.

Assim, entre os 71 entrevistados, 31 responderam questões sobre o Cais Mauá (21 entrevistas do roteiro 1 + 10 entrevistas do roteiro 2), 30 entrevistados responderam questões sobre o Trecho 1 da Orla do Guaíba (30 entrevistas do roteiro 3) e 31 entrevistados responderam questões sobre o Pontal (21 entrevistas do roteiro 1 + 10 entrevistas do roteiro 4) atingindo a quantidade de entrevistas pré estabelecida para contemplar cada um dos objetivos (Tabela 3.5).

Tabela 3. 5.: Quantidade total de entrevistas realizadas por objetivo específico

Objetivos específicos	Nº de entrevistas realizadas com o Roteiro 1 que se relacionam a este objetivo:	Nº de entrevistas realizadas com os Roteiros separados por área (Roteiros 2, 3 e 4, respectivamente) que se relacionam a este objetivo:	Total
1: avaliar projeto proposto a partir de envolvimento público-privado para planejamento conjunto com relação a criação	21	10	31

ou requalificação de infraestruturas públicas, bairros, ou área delimitada da cidade - Cais Mauá;			
2: avaliar projeto relacionado a provisão de um espaço público pelo poder público através do processo de envolvimento por contratação - Trecho 1 da Orla;	0	30	30
3: avaliar projeto com envolvimento público-privado para a provisão de novos espaços públicos a partir do planejamento e ação do setor privado - Pontal do Estaleiro.	21	10	31

A composição do conjunto total de entrevistados por escolaridade, gênero, faixa etária e renda está descrita na tabela abaixo (Tabela 3.6). Ainda, para o roteiro 3, referente ao Trecho 1 da Orla do Guaíba, apresenta-se sua composição por local de residência (Tabela 3.7) e se reside com crianças de até 12 anos (Tabela 3.8).

Tabela 3. 6.: Caracterização geral dos entrevistados – roteiros 1, 2, 3 e 4

Escolaridade								
	EF incompleto	EF completo	EM incompleto	EM completo	ES incompleto	ES completo	NR	Total
E	1 (1,4%)	3 (4,2%)	2 (2,8%)	19 (26,8%)	15 (21,1%)	30 (42,2%)	1 (1,4%)	71 (100%)
Faixa etária								
	De 18 a 24 anos	De 25 a 39 anos	De 40 a 59 anos	60 anos ou +	NR	-	-	Total
E	10 (14,1%)	34 (47,9%)	21 (29,6%)	5 (7%)	1 (1,4%)	-	-	71 (100%)
Gênero								
	Masculino	Feminino	-	-	-	-	-	Total:
E	38 (53,5%)	33 (46,5%)	-	-	-	-	-	71 (100%)
Renda								
	Não possui renda	até 3 salários mínimos	mais de 3 até 5 salários mínimos	mais de 5 até 10 salários mínimos	mais de 10 salários mínimos	NR		Total
E	4 (5,6%)	29 (40,8%)	24 (33,8%)	11 (15,5%)	2 (2,8%)	1 (1,4%)		71 (100%)

Nota: E = Entrevistados; EF = Ensino Fundamental; EM = Ensino Médio; ES = Ensino Superior; NR = não respondeu

Tabela 3. 7.: Caracterização dos entrevistados por local de residência - roteiro 3

Local	Entrevistados
	30 (100%)
Porto Alegre	26 (86,7%)
Centro Histórico	13 (43,3%)
Assunção	1 (3,3%)
Hípica	1 (3,3%)

Bom Jesus	1 (3,3%)
Praia de Belas	1 (3,3%)
Partenon	1 (3,3%)
Menino Deus	1 (3,3%)
Nonoai	1 (3,3%)
Santa Tereza	1 (3,3%)
Bom Fim	1 (3,3%)
Cristal	1 (3,3%)
Navegantes	1 (3,3%)
Floresta	1 (3,3%)
Sarandi	1 (3,3%)
Outras cidades (Canoas, Gravataí e Caxias do Sul)	4 (13,3%)

Tabela 3. 8.: Caracterização dos entrevistados por residência com crianças de até 12 anos - roteiro 3

Na sua casa residem crianças até 12 anos de idade?			
	Sim	Não	Total:
Entrevistados	5 (16,7%)	25 (83,3%)	30 (100%)

2 entrevistas incompletas foram consideradas válidas (estes entrevistados precisaram interromper devido a chegada do transporte que estavam aguardando), e em 1 caso não foi possível coletar os dados de caracterização.

As entrevistas são referenciadas pelos seguintes códigos no capítulo com os resultados:

- Roteiro 1 (Cais Mauá e Pontal): Códigos E1 a E21
- Roteiro 2 (Cais Mauá): Códigos E22 a E31
- Roteiro 3 (Trecho 1): Códigos E32 a E61
- Roteiro 4 (Pontal): Códigos E62 a E71

Além disso, buscou-se realizar entrevistas com representantes do poder público e do setor privado, direcionando a solicitação aos setores e estruturas administrativas mais envolvidos em cada projeto. Inicialmente, buscou-se realizar entrevistas com representantes do poder público envolvidos com os três casos de estudo, bem como com representantes das empresas envolvidas com as propostas para o Cais Mauá e para o Pontal do Estaleiro.

O contato inicial com o poder público (Prefeitura Municipal e Governo do Estado) e com as empresas (BMPAR e Melnick Even, relacionadas ao projeto do Pontal do Estaleiro, e Consórcio Cais Mauá do Brasil, relacionado ao projeto do Cais Mauá) foi realizado através de telefone e e-mail, apresentando a pesquisadora com carta assinada pelo professor orientador (Apêndice E), e solicitando a colaboração da

instituição para indicar alguém que pudesse responder a algumas perguntas sobre o tema. Entretanto, mesmo com sucessivos contatos através de telefonemas e e-mails, não foi possível realizar entrevistas com representantes destas empresas. Da mesma forma, também não foi possível realizar entrevista com representante do Governo Estado do RS.

Apenas duas entrevistas puderam ser efetivadas. Estas duas entrevistas foram realizadas com representantes do poder público, integrantes da Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade, que forneceram informações sobre dois dos processos relacionados aos projetos que se desejava avaliar: o projeto para o Trecho 1 da Orla e o projeto para o Pontal do Estaleiro. Os roteiros de entrevista 5 e 6 (Apêndice F), realizada com estes dois representantes, continham questões que visavam captar informações relacionadas aos processos de envolvimento público-privado. Adicionalmente, os entrevistados do poder público responderam as perguntas relacionadas à percepção sobre os 3 projetos avaliados (Roteiros 2, 3 e 4).

As entrevistas com os gestores públicos são referenciadas pelos seguintes códigos no capítulo com os resultados:

- Roteiro 5 (Trecho 1 da Orla): Código ESP2
- Roteiro 6 (Pontal do Estaleiro): Códigos ESP1 e ESP2

3.5.2.3 Questionários

O emprego do método de questionários permite coletar uma quantidade significativa de dados, aplicando um mesmo conjunto de perguntas para um número representativo e significativo de respondentes (REIS; LAY, 1995). Os dados podem ser comparados e analisados estatisticamente, fornecendo resultados com uma considerável margem de segurança, possibilitando descrever, explicar e testar relações e correlações existentes entre as variáveis analisadas (REIS; LAY 1995). Assim, para validar quantitativamente as percepções da população moradora e frequentadora de Porto Alegre quanto aos projetos de intervenção nas áreas de estudo, aplicou-se o método de questionários. Para tal, os questionários foram

elaborados visando permitir aos respondentes avaliar os itens dos projetos de forma semelhante ao que foi feito nas entrevistas.

Antes da aplicação definitiva dos questionários, foram aplicados questionários piloto, que tinham como objetivo verificar o tempo necessário para o preenchimento e a compreensão das questões. Em sua primeira versão, 8 pessoas responderam o questionário piloto, e na segunda foram 10 respondentes (Tabela 3.9). Com base nas observações e sugestões dos respondentes, foram feitas as modificações para aprimorar as perguntas e alternativas de respostas.

Tabela 3. 9.: Questionários – períodos, procedimentos, locais e quantidade

Período	Procedimento	Locais de contato	Locais de realização	Quantidade de respondentes por área
01 a 09 de dezembro de 2019	1º Piloto	Via internet (divulgação em redes sociais)	Via internet (LimeSurvey)	8 respondentes (perguntas sobre o Cais Mauá e o Pontal do Estaleiro)
5 a 7 de janeiro de 2020	2º Piloto	Via internet (divulgação em redes sociais)	Via internet (LimeSurvey)	10 respondentes (perguntas sobre as 3 áreas estudadas)
16 de março a 24 de abril de 2020	Aplicação dos questionários	Via internet (divulgação em redes sociais e e-mail)	Via internet (LimeSurvey)	190 respondentes, sendo 76 incompletos considerados (perguntas sobre as 3 áreas estudadas)

No segundo piloto, o tempo médio de preenchimento foi de 29 minutos e o tempo mediano foi 25 minutos. Com as correções necessárias realizadas, se deu início a aplicação dos questionários para a amostra.

O convite de participação, acompanhado de explicação sobre a pesquisa e link para acesso ao questionário, foi divulgado pela pesquisadora através de seu perfil em redes sociais (Facebook e Instagram), do perfil do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (Instagram), e também foi divulgado pela pesquisadora em grupos da rede social Facebook que reunissem pessoas dos bairros onde se localizavam as áreas de estudo (grupo “Porto Alegre” com 13.021 membros, grupo “Vizinhos do Centro Histórico – POA” com 42.972 membros, grupo “Bairro Cristal – Porto Alegre” com 634 membros, e grupo “Zonasulpoa”, com 25.001 membros) (Apêndice G). Além disso, solicitou-se divulgação da pesquisa através de e-mail para as 66 Comissões de Graduação (COMGRADs) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Apêndice H). A divulgação dentro da universidade foi feita

considerando que não haviam requisitos específicos de tipo e nível de escolaridade para a participação na pesquisa e que, conforme observado em outros estudos (por ex.: FIGUEIREDO, 2018; REIS et al., 2017) a participação dentro da comunidade acadêmica costuma ser bastante satisfatória. Assim, observa-se que a partir do contato com as COMGRADs no final da 5ª semana, o número de acessos e de questionários completos é maior na 6ª semana (Tabela 3.10).

Tabela 3. 10.: N° de acessos e questionários completos por semana

Período	Acessos ao questionário	Questionários completos
1ª semana - 16 a 22 de março)	80 (20,6)	25 (21,9)
3ª semana - (23 a 29 de março)	50 (12,9)	11 (9,6)
3ª semana - (30 de março a 05 de abril)	61 (15,8)	25 (21,9)
4ª semana - (06 a 12 de abril)	16 (4,1)	5 (4,4)
5ª semana - (13 a 19 de abril)	40 (10,3)	9 (7,9)
6ª semana - (20 a 24 de abril)	141 (36,3)	39 (34,2)
Total:	388 (100%)	114 (100%)

Foi solicitado nas mensagens de divulgação que os respondentes repassassem o *link* para os seus contatos que se encaixassem nos critérios de participação, utilizando-se da técnica de amostra em bola de neve (*snowball sample*) (HANDCOCK; GILE, 2011 apud GREGOLETTO, 2013), para que fosse possível ampliar a divulgação e, conseqüentemente, a amostra.

Os questionários foram aplicados via internet, buscando viabilizar a obtenção de um maior número de respondentes, a redução dos custos de aplicação, a eliminação de erros e do tempo necessário para a tabulação dos dados no programa *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS/PC) – com exceção de perguntas abertas e da categoria ‘outros’, cujas respostas necessitaram ser categorizadas. Este método de aplicação tem apresentado resultados satisfatórios em diversos estudos na área ambiente e comportamento (por ex.: GREGOLETTO, 2013; 2019; FIGUEIREDO, 2018; FIGUEIREDO; ANTOCHEVIZ; REIS, 2018). Assim, foi utilizada a plataforma LimeSurvey (link do questionário: <https://www.ufrgs.br/pesquisaesteticaempirica/index.php/568891/lang-pt-BR?fbclid=IwAR0mLXRjnIF3eQVivrWmG0dO_Nyr9LZcs1qfjW_6TjJfOnKNEwrmYRI5ago>). O uso do LimeSurvey permitiu que os dados obtidos fossem importados diretamente para o programa estatístico SPSS/PC utilizado para a análise de dados.

O questionário (Apêndice I) é composto por 103 perguntas ao total, sendo 11 relativas ao conhecimento e uso dos espaços da orla, 37 referentes à área do Cais Mauá, 31 relativas à área do Trecho 1 da Orla do Guaíba, 17 referentes ao Pontal do Estaleiro e as últimas 7 eram questões para caracterização da amostra. Antes de iniciar o preenchimento das questões, os respondentes tiveram acesso a um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), que informava o tempo estimado necessário para o preenchimento do questionário, indicava que a participação no estudo seria voluntária e anônima e que os dados obtidos e a publicação dos resultados serão utilizados apenas para fins acadêmicos. Somente em caso de aceite do TCLE o questionário poderia ser iniciado. A plataforma onde foram coletados os questionários contabiliza o TCLE e as instruções para o preenchimento do questionário (apresentadas após o TCLE), razão pela qual consta que há 105 perguntas no questionário, no Apêndice I.

O questionário é predominantemente composto por questões fechadas, de escolha simples, com escala de cinco pontos nas respostas relativas à avaliação dos itens e propostas dos três projetos (muito adequado; adequado; nem adequado nem inadequado; inadequado; muito inadequado), seguidas pelas justificativas para a avaliação, de escolha múltipla. O uso de perguntas fechadas facilita a tabulação dos dados no computador (REIS; LAY, 1995). As perguntas sobre as justificativas para as avaliações, de escolha múltipla, contaram com alternativas formuladas com base em análise preliminar das entrevistas, dos estudos piloto, e das opiniões expressas por pessoas nos comentários virtuais analisados no levantamento de arquivo (Apêndice J). Considerando ainda que justificativas distintas poderiam surgir nos questionários, incluiu-se a alternativa “outro”, para que o respondente pudesse escrever sua resposta. Além disso, assim como nas entrevistas, nos questionários havia uma questão não-obrigatória ao final da avaliação de cada projeto, onde o respondente poderia fazer um comentário livre, caso algum aspecto que considerasse relevante não tivesse sido abordado nas perguntas.

Os dados do questionário disponibilizado via Internet foram coletados entre os dias 16 de março e 24 de abril de 2020. Durante este período, foram acessados 388 questionários no programa LimeSurvey, dos quais 29,4% (114 de 388) foram respondidos por completo, enquanto que 70,6% (274 de 388) foram apenas iniciados ou respondidos parcialmente. Destes questionários incompletos, 27,7% (76

de 274) foram considerados dados válidos por registrarem respostas a partir da questão 14 – primeira questão das 37 que tratam sobre a área do Cais Mauá (Tabela 3.11).

Tabela 3. 11.: Questionários incompletos considerados, por percentual respondido

Questionários incompletos considerados na pesquisa: 76 (100%)	Questões de 14 a 105	Percentual respondido
17 (22,4%)	14 a 22	Até 10%
8 (10,5%)	23 a 31	Mais de 10% até 20%
0 (0%)	32 a 40	Mais de 20% até 30%
13 (17,1%)	41 a 49	Mais de 30% até 40%
19 (25%)	50 a 59	Mais de 40% até 50%
4 (5,3%)	60 a 68	Mais de 50% até 60%
4 (5,3%)	69 a 77	Mais de 60% até 70%
8 (10,5%)	78 a 86	Mais de 70% até 80%
2 (2,6%)	87 a 95	Mais de 80% até 90%
1 (1,3%)	96 a 105	Mais de 90%

Nota: as questões de 1 a 13 não respondem diretamente aos objetivos da pesquisa, sendo para fins de caracterização do conhecimento e uso dos espaços públicos da orla. Portanto, a contagem do percentual válido inicia-se a partir da questão número 14.

Em decorrência da ordem das perguntas, os resultados apresentam uma quantidade decrescente de respostas conforme avançam as questões. Assim, a área do Cais Mauá (Questões 14 a 50) possui um número maior de respondentes do que a área do Trecho 1 da Orla do Guaíba (Questões 51 a 81), e esta, por sua vez, possui um número maior de respondentes do que a área do Pontal do Estaleiro (Questões 82 a 98).

A amostra total de respondentes do questionário foi constituída por 190 respondentes. Contudo, apenas os 114 questionários completos contem os dados para caracterização geral da amostra. Assim, com base nestas informações, a amostra de respondentes é composta predominantemente por pessoas com ensino superior completo (68,4% - 78 de 114), de 25 a 39 anos (58,8% - 67 de 114), do gênero feminino (71,1% - 81 de 114), com renda de até 3 salários mínimos (48,2% - 55 de 114) que não moram com crianças de até 12 anos de idade (54,7% - 10 de 114), e que residem em Porto Alegre (89,5% - 102 de 114) (Tabela 3.12).

Tabela 3. 12.: Caracterização da amostra de respondentes do questionário

Escolaridade							
	EF incompleto	EF completo	EM incompleto	EM completo	ES incompleto	ES completo	Total
R	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1,7)	34 (29,8)	78 (68,4)	114 (100%)
Faixa etária							

	De 18 a 24 anos	De 25 a 39 anos	De 40 a 59 anos	60 anos ou +	-	-	Total
R	28 (24,6)	67 (58,8)	15 (13,1)	4 (3,5)	-	-	114 (100%)
Gênero							
	Masculino	Feminino	-	-	-	-	Total:
R	33 (28,9)	81 (71,1)	-	-	-	-	114 (100%)
Renda							
	Não possui renda	Até 3 salários mínimos	Mais de 3 até 5 salários mínimos	Mais de 5 até 10 salários mínimos	Mais de 10 salários mínimos	-	Total
R	14 (12,3)	55 (48,2)	15 (13,1)	20 (17,5)	10 (8,8)	-	114 (100%)
Na sua casa residem crianças até 12 anos de idade?							
	Sim	Nao	-	-	-	-	Total
R	10 (8,8)	104 (91,2)	-	-	-	-	114 (100%)
Morador de Porto Alegre							
	Sim	Nao	-	-	-	-	Total
R	102 (89,5)	12 (10,5)	-	-	-	-	114 (100%)

Nota: R = Respondentes; EF = Ensino Fundamental; EM = Ensino Médio; ES = Ensino Superior.

3.5.2.4 Observações de comportamento

Observações de comportamento permitem inferir até onde e como o ambiente construído apoia ou interfere na ocorrência dos comportamentos e atividades dos usuários (REIS; LAY, 1995). Assim, este método foi utilizado para atender ao objetivo específico (2) avaliar projeto para o Trecho 1 da Orla, relacionado a provisão de um espaço público pelo poder público através do processo de envolvimento por contratação, considerando que apenas este dos três casos apresenta-se com seu projeto de intervenção implementado. Desta forma, as observações de comportamento foram realizadas na área do Trecho 1 da Orla do Guaíba, com o objetivo de identificar os comportamentos dos usuários e comparar com o que foi previsto a partir do projeto.

A partir de visitas *in loco*, foi verificado o tempo de deslocamento necessário para realizar a observação no trecho, que mede 1,3 km. Assim, a partir de testes realizados, constatou-se que a observação utilizando o celular com câmera fixado na parte frontal de uma bicicleta, movimentando-se por toda a extensão da área, seria a melhor forma de captar informações a partir da observação. Portanto, o uso da bicicleta para locomoção no local permitiu maior agilidade para observar e filmar o

trecho completo em comparação com a locomoção a pé. Assim, o celular foi fixado entre os guidons da bicicleta com o auxílio de um suporte tripé de hastes flexíveis. Por sua vez, a filmagem em *Full HD* (30 fps) possibilitou que, além das informações registradas pela pesquisadora em fotografias e notas de áudio no celular, os comportamentos pudessem ser revistos posteriormente e, assim, descritos no trabalho.

Observações realizadas de forma preliminar possibilitaram eleger o período que representa de maneira mais adequada o uso regular da área. Desta forma, as observações foram realizadas entre 18h30min e 20h – horário de uso mais intenso, que inclui o período em torno do pôr do sol – repetidas por 7 dias, sendo uma observação por dia da semana (segunda-feira a domingo). Ainda, as observações foram realizadas em dias com tempo estável, nos dias 13, 14, 17, 18, 19, 22 e 23 de janeiro de 2020, totalizando 7 observações. O percurso total é de 3,2km (Figura 3.72), percorrido em um tempo médio de 26m14s. Portanto, a velocidade de deslocamento para a realização das observações foi de, aproximadamente, 7,3km/h.

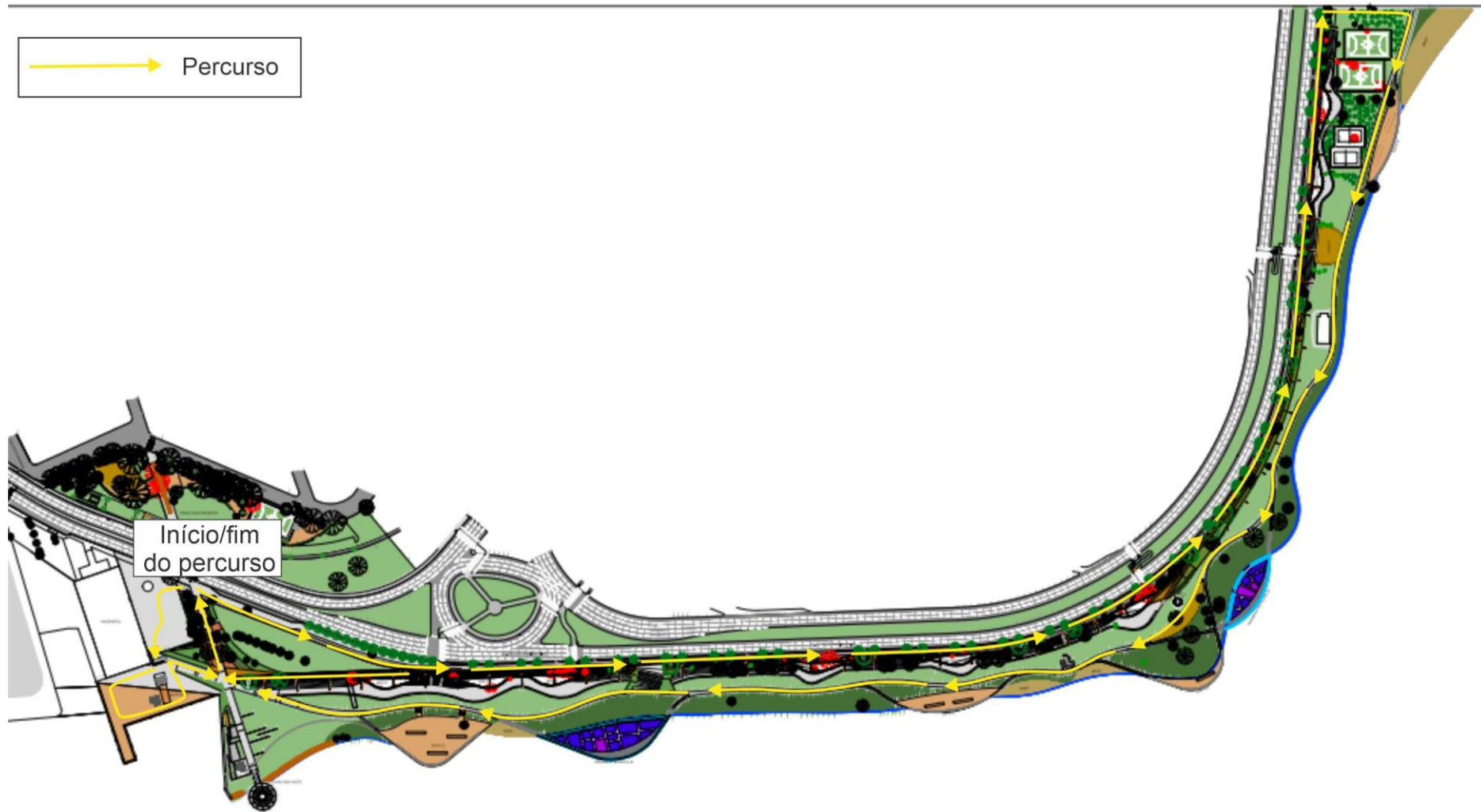


Figura 3. 72.: Trecho 1 da Orla do Guaíba – percurso realizado para observação de comportamento
Fonte: Mapa base disponibilizado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade; tracejado marcado pela autora.

3.6 AMOSTRAS

As amostras foram constituídas por pessoas que moram ou utilizam a cidade de Porto Alegre para lazer há pelo menos um ano, e que frequentam as áreas de lazer da orla da cidade com qualquer regularidade. Adicionalmente, para consentir a participação na pesquisa, os entrevistados e os respondentes deveriam ser maiores de 18 anos.

Considerou-se que, uma vez que o indivíduo frequenta alguma área da orla, ele teria melhores condições de avaliar propostas para este tipo de ambiente do que alguém que não tem nenhum interesse pela orla e que nunca a frequenta. Ainda, o período mínimo de um ano foi condição para nivelar o grau de familiaridade dos respondentes e entrevistados.

Em razão da não identificação dos participantes e com base na resolução Nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde, Art. 1º - “Parágrafo único. Não serão registradas nem avaliadas pelo sistema CEP/CONEP: I – pesquisa de opinião pública com participantes não identificados”, esta pesquisa não foi registrada no sistema CEP/CONEP.

3.7 RESUMO DOS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A seguir, apresenta-se uma síntese dos métodos de coleta de dados empregados para atingir os objetivos pré-estabelecidos para esta pesquisa (Tabela 3.13).

Tabela 3. 13.: Resumo dos procedimentos metodológicos

Objetivos	Método de coleta de dados	Procedimento	Total da amostra
1: avaliar projeto proposto a partir de envolvimento público-privado para planejamento conjunto com relação a criação ou requalificação de infraestruturas públicas, bairros, ou área delimitada da cidade – Cais Mauá	Questionários	Divulgação e coleta Via internet (plataforma LimeSurvey)	190 questionários
	Entrevistas (Roteiros 1 e 2)	Divulgação e coleta presencial	31 entrevistas
2: avaliar projeto relacionado a provisão de um espaço público pelo poder público através do processo de envolvimento por	Questionários	Divulgação e coleta Via internet (plataforma LimeSurvey)	190 questionários

contratação – Trecho 1 da Orla	Entrevistas (Roteiro 3)	Divulgação e coleta presencial	31 entrevistas
	Observações de comportamento	Observações no local ao longo de 7 dias	-
3: avaliar projeto com envolvimento público-privado para a provisão de novos espaços públicos a partir do planejamento e ação do setor privado – Pontal do Estaleiro	Questionários	Divulgação e coleta Via internet (plataforma LimeSurvey)	190 questionários
	Entrevistas (Roteiros 1 e 4)	Divulgação e coleta presencial	30 entrevistas

3.8 MÉTODOS DE ANÁLISE DE DADOS

A etapa de análise é realizada para descrever, interpretar e explicar os dados coletados para que estes possam responder as questões formuladas no estudo, e deve levar em consideração a natureza dos dados obtidos e do tipo de informações e relações desejadas para a escolha dos métodos de análise a serem utilizados (REIS; LAY, 1995).

3.8.1 Dados do levantamento de arquivo

Os documentos provenientes do levantamento de arquivo (editais, leis, notícias oficiais, informações de páginas virtuais, comentários) passaram por um processo de análise documental. Assim, foram analisados quanto ao seu conteúdo, de forma qualitativa, através de interpretações. Na análise de conteúdo, buscam-se inferências confiáveis de dados e informações com respeito a determinado contexto, a partir de discursos escritos ou orais (MARTINS; TEÓPHILO, 2007). A análise de conteúdo foi realizada em três etapas (GIL, 2012), nas quais vão se sucedendo aprofundamentos: 1) pré-análise, em que houve uma primeira leitura, organização e preparação para análise, 2) exploração do material, em que as principais informações foram identificadas e extraídas, e 3) tratamento dos dados, inferência e interpretação, em que as informações foram organizadas, sistematizadas e interpretadas. No caso dos dados levantados nos comentários em páginas virtuais, foi pertinente realizar a categorização do conteúdo (MARTINS; TEÓPHILO, 2007), em que os argumentos e justificativas identificados nos comentários foram as unidades de análise categorizadas (Apêndice J). A análise de conteúdo também leva

em consideração os detalhes do contexto (MARTINS; TEÓFILO, 2007), razão pela qual os documentos como leis e notícias foram analisados em ordem cronológica e considerando, para auxílio na interpretação, outros fatos e acontecimentos diretamente relacionados aos casos estudados.

Considerando que tais materiais diferenciam-se uns dos outros pelo tipo, pelo autor, e que foram produzidos com outros objetivos – que não a pesquisa científica – estes foram tratados com atenção (GIL, 2012), e foram validados pelos dados das entrevistas e dos questionários.

3.8.2 Dados das entrevistas

Os dados obtidos através das entrevistas são de natureza qualitativa e permitiram capturar e compreender as informações expressadas pelos entrevistados sobre os aspectos investigados e suas relações, a partir do conteúdo e importância dos pontos mencionados (REIS; LAY, 1995). Assim, inicialmente, as entrevistas foram transcritas pela pesquisadora e, a partir das transcrições, foram categorizadas quanto ao seu conteúdo e analisadas qualitativamente, de forma interpretativa. Frequências também foram extraídas a partir da quantificação das respostas, de forma a complementar a análise (LAY; REIS, 2005). Foram adotados critérios para analisar estas frequências e possibilitar determinar como os itens foram avaliados pelos entrevistados (Tabela 3.14).

Tabela 3. 14.: Critérios para análise das avaliações

Avaliação	% de avaliações positivas	% de avaliações negativas
Muito positiva	Mais de 80%	Até 10%
Positiva	Mais de 70% até 80%	Mais de 10% e até 20%
Mediana	Mais de 60% até 70%	Mais de 20% e até 30%
Negativa	Mais de 50% até 60%	Mais de 30% e até 40%
Muito negativa	Até 50%	Mais de 40%

Nota: em caso de resultados conflitantes predomina o resultado final com a avaliação mais negativa ou menos positiva, pois o objetivo é ter um ambiente considerado positivo.

Fonte: Reis (2020, informação verbal)³

Portanto, estes critérios são adotados levando em conta que determinada área, para ser considerada positiva, necessita obter um percentual significativo de avaliações

³ REIS, Antônio T. Categorias para síntese de avaliações de ambientes. Porto Alegre, 2020. Orientação de trabalho acadêmico.

positivas. Assim, apenas um percentual maior de avaliações positivas do que negativas não é suficiente. Desta forma, é importante que a quantidade de avaliações negativas não sejam expressivas, e que as avaliações positivas sejam em quantidade superior a 70%.

Para tornar mais nítida a definição da relevância das justificativas e aspectos indicados pelos entrevistados, foi adotada a seguinte classificação: extremamente importante (mencionado por mais de 50%), muito importante (mais de 30% até 50%), importante (mais de 15% até 30%), pouco importante (de 5% até 15%), não é importante (menos de 5%). As justificativas e aspectos que atingirem a relevância de “importante” ou mais, serão destacadas no texto, e as que forem classificadas como “não é importante”, não constarão nas tabelas.

3.8.3 Dados dos questionários

Os dados quantitativos obtidos através dos questionários foram analisados através do programa estatístico SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*). A análise quantitativa das informações depende da natureza dos dados coletados nos questionários – nominais, ordinais, intervalares e numéricas (LAY; REIS, 2005). No caso, as variáveis tratadas por este estudo a partir dos questionários são ordinais e nominais. Assim, foram utilizadas frequências e o teste *Kendall W*.

Com isso, a partir das frequências observadas revela-se a distribuição dos dados de cada variável (LAY; REIS, 2005), servindo para quantificar as avaliações e justificativas dos respondentes quanto aos itens dos projetos. Assim, com base nessas frequências, as avaliações obtidas através dos questionários foram analisadas tendo como referência os percentuais de avaliações positivas e negativas (Tabela 3.14).

Em relação à análise das justificativas e aspectos mencionados, considerando que o questionário contém perguntas fechadas e de múltipla escolha, os percentuais tendem a ser mais altos do que nos dados das entrevistas. Assim, em função dessa diferença, as classificações adotadas foram distintas. Desta forma, para tornar nítida a relevância das justificativas e aspectos indicados pelos respondentes, foi adotada a seguinte classificação: extremamente importante (mencionada por mais de 80%),

muito importante (mais 60% de até 80%), importante (mais de 40% até 60%), pouco importante (de 20% até 40%), não é importante (menos de 20%) (REIS, 2020, informação verbal⁴). As justificativas e aspectos que atingirem a relevância de “importante” ou mais (mais de 40%), serão destacadas no texto, e as que não forem importantes (menos de 20%), não constarão nas tabelas com os resultados.

Ainda, foi realizado o teste estatístico *Kendall W*, utilizado para revelar diferenças significativas entre três ou mais grupos ou amostras dependentes representados por uma variável nominal com relação a uma variável ordinal (LAY; REIS, 2005). Assim, o teste *Kendall W* permitiu identificar estatisticamente quais os elementos dos projetos foram melhor e quais foram pior avaliados pelos respondentes.

3.8.4 Dados das observações de comportamento

Os dados coletados nas observações de comportamento realizadas no Trecho 1 da Orla do Guaíba foram analisados juntamente aos dados dos questionários e entrevistas, permitindo corroborar os dados e ilustrar em fotografias os usos dos itens do referido projeto e a sua intensidade. Os equipamentos e espaços do projeto já estavam previamente definidos a partir do levantamento de arquivo, de forma que informações precisas de localização e quantificação exata de usuários a partir de um mapa comportamental não seriam necessárias para o atendimento dos objetivos da pesquisa.

Assim, o registro das observações de comportamento buscou revelar a existência de uso do local, identificando se os equipamentos do projeto são utilizados pelas pessoas e com qual intensidade. Assim, foram adotadas as seguintes categorias de classificação:

- Sem uso: equipamentos em que não fosse constatado o uso pelas pessoas em nenhuma observação.
- Pouco uso: equipamentos em que fosse constatado o uso pelas pessoas em até 6 observações

⁴ REIS, Antônio T. Categorias para síntese de avaliações de ambientes. Porto Alegre, 2020. Orientação de trabalho acadêmico.

- Com uso: equipamentos em que fosse constatado o uso pelas pessoas em todas as 7 observações

3.9 SUMÁRIO

Neste capítulo foi descrita e detalhada a metodologia adotada para operacionalizar a pesquisa, conforme cada etapa de desenvolvimento. Inicialmente, foi explicitado o local de estudo e os casos elegidos para análise, junto aos critérios de seleção, e foram caracterizados os casos de estudo. Também foram descritas as amostras e os critérios de seleção empregados, além dos métodos empregados para coletar os dados. Finalmente, foram descritos os métodos de análise de dados. O capítulo seguinte apresenta os resultados obtidos nesta pesquisa a partir da coleta e análise de dados, conforme os objetivos estabelecidos no capítulo 2.

CAPÍTULO 4: RESULTADOS

4.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo são analisados os dados coletados para esta pesquisa e apresentados os resultados relativos ao objetivo geral de avaliar propostas de intervenção urbana geradas em processos com distintos envolvimento dos setores público e privado, a partir da abordagem perceptiva. Este objetivo geral é constituído pelos seguintes objetivos específicos: (1) avaliar o projeto proposto para o Cais Mauá a partir de envolvimento público-privado para planejamento conjunto com relação à requalificação de área delimitada da cidade; (2) avaliar o projeto para o Trecho 1 da Orla, relacionado a provisão de um espaço público pelo poder público através do processo de envolvimento por contratação, e (3) avaliar o projeto para o Pontal do Estaleiro, com envolvimento público-privado para a provisão de novos espaços públicos a partir do planejamento e ação do setor privado.

4.2 AVALIAÇÃO DO PROJETO PROPOSTO PARA O CAIS MAUÁ

4.2.1 Imagem que a população tem do Cais Mauá

Os resultados obtidos através dos questionários indicam que o aspecto “patrimônio histórico e cultural de Porto Alegre” (75,3% - 143 de 190; Tabela 4.1) é muito importante na imagem que esses respondentes tem do Cais Mauá.

Tabela 4. 1.: Imagem do Cais Mauá identificada através de questionários

O que você pensa sobre a área do Cais Mauá?	Respondentes 190 (100%)
Patrimônio histórico e cultural de Porto Alegre	143 (75,3)
A área está sem manutenção/abandonada	99 (52,1)
Está separada da cidade pelo muro da Avenida Mauá	76 (40)

Nota: constam na tabela os aspectos mencionados por, pelo menos, 20% dos respondentes, enquanto no Apêndice K – Tabela K.1 constam todos os aspectos; são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 40% dos respondentes.

O Cais enquanto “patrimônio histórico e cultural”, também foi mencionado por 35,5% (11 de 31) dos entrevistados, ao se referirem ao Cais, ao longo da entrevista, como “área com um patrimônio histórico e cultural incrível” (E5) e relacionarem o Cais com

a história de Porto Alegre, como um símbolo dessa cidade, como citou um dos entrevistados: “acho que isso aí é tipo a marca de Porto Alegre né, esses armazéns” (E15).

Ainda, outro aspecto importante na imagem do Cais entre os respondentes do questionário é: “a área está sem manutenção/abandonada” (52,1% - 99 de 190; Tabela 4.1). Assim, esta área também é percebida como um espaço degradado por uma parcela expressiva dos respondentes. Este aspecto foi detectado também entre parte dos entrevistados que, ao longo da entrevista, se referiram ao Cais Mauá como local “abandonado” 16,1% (5 de 31) e como “atirado” 6,4% (2 de 31). Conforme um dos entrevistados:

“A minha visão é que tá meio abandonado, tá abandonado, não tem muito assim eu que te dizer, por que tá abandonado, teto caído, muito pombo, muita sujeira assim, tipo assim ta largado, tá largado ao meu ver.” (E31)

Embora não tenham aparecido entre os principais aspectos mencionados pelos respondentes dos questionários, a percepção de “área mal aproveitada” (22,6% - 7 de 31), “falta de opções de lazer e entretenimento” (22,6% - 7 de 31) e “área para transporte hidroviário” (22,6% - 7 de 31) (Tabela 4.2) são aspectos importantes entre aqueles mencionados pelos entrevistados.

Tabela 4. 2.: Imagem do Cais Mauá identificada através das entrevistas

O que você pensa sobre a área do Cais Mauá?	Entrevistados 31 (100%)
Área mal aproveitada	7 (22,6)
Falta de opções de lazer e entretenimento	7 (22,6)
Área para transporte hidroviário	7 (22,6)
Falta de acessibilidade	3 (9,7)
Outras áreas portuárias revitalizadas	3 (9,7)
Área que não é frequentada pelas pessoas	3 (9,7)
Falta de segurança/ sensação de insegurança	3 (9,7)
Área relevante para o turismo	2 (6,5)
Projetos de revitalização não implementados	2 (6,5)
Área histórica	2 (6,5)
Localização central	2 (6,5)
Armazéns carecem de manutenção	2 (6,5)
Área de lazer	2 (6,5)
Eventos esporádicos realizados no local	2 (6,5)

Nota: constam na tabela os aspectos mencionados por, pelo menos, 5% dos entrevistados, enquanto no Apêndice L – Tabela L.1 constam todos os aspectos; são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 15% dos entrevistados.

Um dos aspectos mais evidentes entre os entrevistados foi a referência ao Cais como “área mal aproveitada”, no sentido de que ela poderia ser utilizada para outras atividades, além do terminal para barcos. Por exemplo:

“Eu acho que tinha que melhorar um pouco a infraestrutura né. Tinham que colocar mais um suporte pras pessoas passearem, de repente uns barzinhos, acho que daria pra melhorar bastante.” (E3)

“Eu acho, sei lá, acho mal aproveitada. Porque parece que só tem o Catamarã aqui e depois um monte de prédio velho.” (E9)

“Tem um baita espaço que não é aproveitado, porque se fazem inúmeros projetos mas não é aproveitado. Acho que tem um grande potencial pra fazer vários tipos de atividades aqui no Cais. (...) eu acho que podia ter muito mais áreas de lazer, comércio.” (E24)

“Eu acho muito sem vida, quase sem movimento, com certeza precisa de melhorias.” (E29)

Em relação a “falta de opções de lazer e entretenimento” (22,6% - 7 de 31; Tabela 4.2) na área do Cais, os entrevistados se referem ao local como algo desprovido da estrutura e das atividades que gostariam, revelando que o que existe atualmente no Cais não é compatível com o que desejariam para o local. Alguns entrevistados já citavam a possibilidade de o Cais ter espaços educativos, culturais, bares e restaurantes.

O aspecto da “área para transporte hidroviário” (22,6% - 7 de 31; Tabela 4.2) foi mencionado de forma positiva, vinculando este tipo de transporte a uma importância turística, logística e econômica para a cidade. Por exemplo:

“Muito bonita essa área, acho que depois que teve o catamarã movimentou bastante o turismo” (E5).

“Se tu vai olhar lá pra cima lá, onde que tu vai ter um rio desse tamanho, usado que nem nós usamos aqui? Aqui é usado assim, esporadicamente, pra lazer. Quanta gente podia tá empregada trabalhando com transporte? Esse catamarã começou agora (...)” (E22)

Embora o aspecto da acessibilidade ao Cais tenha sido pouco mencionado pelos entrevistados (9,7% - 3 de 31; Tabela 4.2), assim como pelos respondentes (2,1% - 4 de 190; Apêndice K - Tabela K.1), a menção a este aspecto indica que há alguma insatisfação com relação às restrições de acesso que foram implementadas durante o período em que o Consórcio tinha as licenças pra realizar as obras no setor armazéns (obtidas em 2017) e que ainda afetam o acesso ao Cais. Tais restrições impedem o acesso de veículos particulares para estacionamento na área de acesso ao Catamarã, de forma que o único acesso ao local seria através da passagem subterrânea para pedestres, por baixo da Av. Mauá. Assim, estas mudanças recentes alteraram a dinâmica do local e, conseqüentemente, a forma como este é percebido por aqueles que o frequentam com regularidade e expressam

um desejo de que a área fosse mais acessível ao público, conforme explicam os entrevistados:

“(...) agora com essa reforma agora ficou meio complicado pra gente poder acessar aqui pra entrar né, por que antes não tava tudo fechado assim. Eu acho que deve fazer uns dois anos que fecharam isso aqui, um pouquinho menos talvez, um ano talvez. Porque a primeira vez que a gente fez um evento ali com o Cisne não tava tudo fechado assim. Agora achei que já ficou mais difícil. Tanto é que tem que descer lá... agora até o Uber tá entrando, mas antes não podia entrar, aí tu tinha que descer lá no Centro e passar ali por baixo da passarela. Eu sei que o pessoal do Cisne até contratou um segurança que fica ali embaixo (...), eu sei que eles tomaram a iniciativa por questão do pessoal passar ali embaixo, porque a gente fica com receio.”(E4)

“Um ano atrás, tipo um ano e meio dois anos, era mais frequentável pra gente poder passear, (...) hoje tem muito mais segurança, não dá muito para ti passear assim, dentro do cais eu não vejo mais como passear aqui. Parece que ficou uma coisa não... não sei, não é público isso aqui? Eu acho que não é né. (...) as pessoas caminhavam aqui, agora não dá mais, já tá tudo fechado, vai passar ali tem que dar a identificação, "onde tu vai?"... por um lado é bom, segurança, só que tipo, cadê as pessoas? Não tem ninguém aqui”. (E31)

4.2.2 Aspirações e desejos da população para a área do Cais Mauá

Um desejo extremamente importante e o principal expresso pelos respondentes dos questionários foi de que na área do Cais Mauá existissem “atividades artísticas e culturais” (87,9% - 167 de 190) (Tabela 4.3).

Tabela 4.3.: Aspirações e desejos da população para a área do Cais Mauá identificados através de questionários

O que você gostaria que existisse na área do Cais Mauá?	Respondentes 190 (100%)
Atividades artísticas e culturais	167 (87,9)
Bancos para sentar	152 (80)
Área verde	134 (70,5)
Ciclovía	130 (68,4)
Cafés	128 (67,4)
Feiras artesanais	127 (66,8)
Museu	111 (58,4)
Praças	111 (58,4)
Bares	105 (55,3)
Pier	104 (54,7)
Equipamentos de recreação para crianças	86 (45,3)
Barcos de passeio/transporte	85 (44,7)
Barcos para exposição e visitação	75 (39,5)
Restaurantes	75 (39,5)

Nota: constam na tabela os aspectos mencionados por, pelo menos, 20% dos respondentes, enquanto no Apêndice K – Tabela K.2 constam todos os aspectos; são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 40% dos respondentes.

Da mesma forma, o desejo por “atividades artísticas e culturais” na área do Cais Mauá também foi um dos itens mais citados pelos entrevistados (25,8% - 8 de 31; Tabela 4.4), que nomearam especificamente: teatros, cinemas, espaços para apresentações musicais e museus. Os entrevistados manifestam que o local seria adequado para este tipo de uso devido à relação entre o Cais Mauá e a própria história da cidade de Porto Alegre. Por exemplo:

“Acho que isso aqui tinha que virar mais um polo cultural assim né. Um polo turístico pro pessoal poder contar mais a história da cidade, porque tem muita história guardada aqui” (E4)

“(…) deixar mais aconchegante, abrir os galpões, fazer uma área de centro histórico, botar umas placas, coisas demonstrando o que aconteceu aqui” (E7)

Tabela 4. 4.: Aspirações e desejos da população para a área do Cais Mauá identificados através das entrevistas

O que você gostaria que existisse na área do Cais Mauá?	Entrevistados 31 (100%)
Atividades artísticas e culturais	8 (25,8)
Bares	8 (25,8)
Área como o Gasômetro	6 (19,3)
Restaurantes	6 (19,3)
Lojas/comércios	5 (16,1)
Espaços para contemplação e descanso	4 (12,9)
Lazer aquático	3 (9,7)
Restauração da estrutura existente	3 (9,7)
Academia ao ar livre	3 (9,7)
Ciclovias	3 (9,7)
Feiras/festas	3 (9,7)
Museu	2 (6,5)
Shopping	2 (6,5)
Equipamentos de recreação para crianças	2 (6,5)
Área para caminhada	2 (6,5)

Nota: constam na tabela os aspectos mencionados por, pelo menos, 5% dos entrevistados, enquanto no Apêndice L – Tabela L.2 constam todos os aspectos; são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 15% dos entrevistados.

Outros elementos indicados pelos respondentes são classificados como muito importantes: “bancos para sentar” (80% - 152 de 190), “área verde” (70,5% - 134 de 190), “ciclovias” (68,4% - 130 de 190), “cafés” (67,4% - 128 de 190) e “feiras artesanais” (66,% - 127 de 190) (Tabela 4.3). Embora “bancos para sentar” não tenha sido mencionado especificamente pelos entrevistados, estes referiram-se a “espaços para contemplação e descanso” (12,9% - 4 de 31; Tabela 4.4), que permitissem sentar, descansar e apreciar a paisagem, aproveitando a proximidade com o Guaíba: “para ti sentar, olhar o ambiente, uma coisa mais arejada” (E31) e

“um espaço só pra conviver, pra poder ver o pôr do sol e ficar, seria bem legal” (E19).

Por sua vez, embora o desejo por “área verde” tenha sido indicado pela clara maioria dos respondentes dos questionários este foi citado por apenas um dos entrevistados ao comentar sobre o desejo de um espaço com árvores e sombreado:

“eu queria mais que eles fizessem um bosque (...) quase igual a redenção, que tem as árvores pra tu sentar. Porque aqui ficou lindo [trecho 1 da orla], ficou absolutamente bonito, mas num solão de 40 graus (...) No verão isso aqui vai tá vazio ou as pessoas vão se queimar tudo.” (E17)

Além disso, os entrevistados demonstraram ao longo da entrevista a percepção do Centro da cidade como um local carente de arborização, de forma que a existência de área verde no Cais seria positiva, e de que as áreas verdes trariam uma sensação boa para as pessoas: “tu não vê verde no centro de Porto Alegre, tu não vê nenhuma árvore. (...) Essa área toda [poderia ser] verde, com certeza” (E26) e “as praças, o verde anima mais as pessoas. Verde é esperança né, então a gente fica com esperança maior de coisas melhores” (E4).

Os entrevistados que mencionaram “ciclovias” se referiram a elas como equipamentos que já existem em partes da orla e que permitem desfrutar destes espaços para lazer, citando ainda que poderiam ser prolongadas para uso como uma infraestrutura de transporte pela orla da cidade: “bicicletas para as pessoas curtirem mais o ambiente, aqui tem de uma ponta a outra” (E27) e “imagina sair daqui [do Cais] e ir até o Lami pela beira...” (E22).

Referente aos “cafés”, os entrevistados sugeriram este tipo de uso junto a espaços culturais, como referência a outros lugares em que existe uma combinação de cafés e espaços culturais, percebida como adequada. Conforme estes entrevistados: “um ambiente cultural eu ia achar incrível, daí abrir um café junto assim, que nem no MARGS ali tem essas coisas” (E5) e “livraria é uma coisa boa né, cultura mexendo com café é maravilhoso” (E26).

Com relação às “feiras artesanais”, tal aspecto foi mencionado também em comentários na questão aberta para livre expressão dos respondentes dos questionários:

“(...) se houvesse a revitalização do local, a criação de espaços de lazer, de feiras culturais, feiras orgânicas ou espaços destinados para feirinhas de artesanato, haveria mais uma opção para moradores de Porto Alegre e

proximidades de estar em contato com a sua comunidade” (Respondente N° 363).

“Os espaços a serem ocupados devem fortalecer a economia dos pequenos negócios, como, feiras de artesanato, feiras orgânicas e eventos culturais” (Respondente N° 349).

Além disso, a ideia de “feiras artesanais” também foi citada pelos entrevistados como uma sugestão de uso para a área do Cais por ser um tipo de atividade que favorece os produtos e a cultura local, não apenas com as feiras, mas a partir da atividade do artesanato como um todo: “Bom para trabalhos artesanais também né dar, assim, liberdade, para as pessoas de artesanato poder se instalar” (E27) e “Oficinas de ocupação, tipo artesanato, culinária, design, algo que dá retorno para própria comunidade” (E30).

Adicionalmente, destaca-se os aspectos classificados como importantes, conforme os dados do questionário: “museus” (58,4% - 111 de 190), “praças” (58,4% - 111 de 190), “bares” (55,3% - 105 de 190), “píer” (64,7% - 104 de 190) “equipamentos de recreação para crianças” (45,3% - 86 de 190) e “barcos de passeio/transporte” (44,7% - 85 de 190) (Tabela 4.3).

Com relação aos “museus”, de acordo com os entrevistados, a instalação de um museu no local permitiria abrigar exposições ligadas à memória da cidade, além do fato de que seria um tipo de uso aberto ao público para livre visitação:

“Eu acho que poderia ter algum museu dentro desse cais, porque é uma parte importante da história, tipo até um teatro lá, e um espaço que as pessoas que vem aqui nessas orlas pudessem socializar, tipo algum restaurante, alguma coisa que as pessoas pudessem passear tranquilas, sabe e aproveitar a orla ali.” (E13)

“É que se fosse museu, alguma coisa de visitação, aí seria interessante, porque teria uma vista diferente, teria... seria um ambiente diferente. (...) Se botasse um museu aqui, ele teria uma visão diferenciada do pôr do sol, poderia ter obras que poderiam aproveitar isso.” (E7)

Entre os comentários feitos pelos respondentes sobre o projeto, também foi feita referência às “praças”, como um espaço importante devido ao seu acesso ser público:

“Acredito que o projeto deveria favorecer 100% os interesses da população, de forma a ofertar acesso público. Praças, Feiras, Cafés pequenos, Áreas de lazer, Estações de Exercícios e juntos manter exposição áreas e estruturas históricas restauradas” (Respondente N° 261).

Entre os entrevistados, a manifestação do desejo por “praças” foi expressada no mesmo sentido, por ser um tipo de espaço que permite acesso livre, sem restrições, como explica um dos entrevistados: “o Gasômetro ali eu posso ir ali caminhar agora, claro eu posso chegar ali meia-noite, como eu posso chegar qualquer hora ali e caminhar, claro que teria que ter uma segurança, mas ele tá ali ainda” (E31).

Quanto aos “bares”, de acordo com os entrevistados, estes foram indicados como algo desejável na área do Cais porque dariam suporte às atividades existentes no local e por entenderem que trata-se de uma área com condições favoráveis para este tipo de uso, devido a sua localização:

“Eu acho que infraestrutura pra passeio mesmo né, porque é um lugar tão bonito, acho que deveria ter algum bar, alguma coisa pra atividade dos transeuntes.” (E3)

“(...) a gente tem por exemplo a Cidade Baixa que é um bairro boêmio digamos assim, e super movimentado, mas que também é de moradia de família, aí acaba tendo esse conflito. Acho que podia ter uma área também boêmia como a cidade baixa, podia ter pra cá.” (E24)

Ainda, alguns entrevistados fizeram observações quanto à preocupação em relação aos preços que seriam cobrados nos bares, referindo-se ao estabelecimento existente dentro da área de embarque do Catamarã como “barzinho caríssimo” (E1) e aos preços que supõem que seriam cobrados pelos produtos caso fossem instalados bares na área do Cais:

“Desde que não haja exploração, desde que tu não sente num barzinho desses aqui, num armazém desses um barzinho vai ficar muito bonito, se for tipo lá o Puerto Madero e tu por exemplo pagar um suco de uva, lá vai pagar 20 reais, a cerveja vai pagar 50 (...).” (E12)

Em relação ao “píer”, este aspecto foi citado como uma estrutura que seria compatível com o Cais por ser uma área portuária, e em referência a projetos de áreas revitalizadas em outras cidades:

“Poderia ser... a princípio ali tinha um projeto né, do Dado Bier, queria fazer o pier aqui, queria revitalizar (...). Acho que o negócio era fazer o pier ali pra atracar e revitalizar até lá embaixo, ia fazer o espaço bem, essas coisas, acho que, tem um local que fez, não sei se é Santa Catarina ou no Rio o Porto Revitalizado, tipo de um shopping né que, empreendimentos, seguimentos dentro do cais.” (E8)

Referente aos “equipamentos de recreação para crianças”, os entrevistados se referiram a este tipo de instalação como “pracinha”, desejando que fossem feitos espaços apropriados para lazer das crianças e em família: “até pra ter uma parte de lazer nossa né. Se pusesse uma pracinha, alguma coisa do tipo, seria legal” (E6).

Quanto aos “barcos de passeio/transporte”, o uso da área do Cais para ampliação do serviço de transporte hidroviário foi citado por entrevistados ao longo da entrevista, referindo-se a uma alternativa de transporte que poderia “desafogar o trânsito” (E30) e, conforme um entrevistado (E22), interligar Porto Alegre a algumas cidades da Região Metropolitana, tais como Cachoeirinha e Gravataí.

Ainda, se destacaram como importantes entre os aspectos mencionados pelos entrevistados os seguintes: “área como o Gasômetro” (19,3% - 6 de 31), “restaurantes” (19,3% - 6 de 31) e “lojas/comércios” (16,1% - 5 de 31) (Tabela 4.4).

Quanto ao desejo de uma “área como o Gasômetro”, estes entrevistados se referiram a uma área aberta, iluminada, com alguns bares, espaço para caminhar, para praticar esportes e para contemplar o Guaíba e o pôr do sol, corroborando os itens mais expressados nos dados obtidos através do questionário:

“Uma vez alguém me comentou que em outras cidades perto assim, digamos da beira, em outras capitais, enfim, não me lembro exatamente como é que foi a conversa, mas tu tinha um espaço de ir, que as pessoas caminhavam, andavam, enfim, é a mesma coisa que puxar o Gasômetro pra cá entendeu. Podia ter um ambiente assim eu acho.” (E9)

“É eu acho que eles poderiam de repente dar uma arrumadinha ali, tipo uma limpada e tudo mais. De repente fazer mais espaços que nem eles fazem por aqui, que nem fizeram aqui na parte do Gasômetro, fizeram mais espaços pra lá. Um lugar mais de lazer sabe, que o pessoal pode frequentar, de repente umas quadras, que eu particularmente acho as quadras de lá muito longe, então poderia de repente fazer outras quadras pra cá, mais espaço, algumas pracinhas também pra esse lado de cá.” (E15)

“Eu gostaria que isso aqui ficasse mais ou menos que nem tá ficando o Gasômetro assim, sabe, uma coisa ampla, bem iluminada, com bastante comércio.” (E22)

Os entrevistados também sugeriram que a existência de restaurantes na área do Cais incrementaria o uso desta área e o desfrute da vista para o Guaíba: “(...) eles tinham que melhorar, botar mais restaurantes, pra gente poder vir mais” (E10) e “explorar um pouco mais dessa parte (...) voltado a restaurante assim, como se fosse o mercado público, mas voltado mais à parte do Guaíba” (E26).

No tocante às “lojas/comércios”, os entrevistados referiram-se a espaços comerciais como algo que seria desejável por gerar maior circulação de pessoas no local, e alguns sugeriram comércios específicos do ramo alimentício: “ah mais é comércio né, peixaria essas coisas, acho que ia ser bem legal.” (E26) e “(...) tipo lojas assim, de cafés, etc, acho que renderia bastante em fazer uma inovação, para o pessoal transitar né” (E28).

4.2.3 Conhecimento da população sobre o projeto proposto para o Cais Mauá

Os dados obtidos através dos questionários revelam que a maioria dos respondentes (64,1% - 116 de 181) já tinha ouvido falar sobre este projeto de reforma da área do Cais Mauá. Por outro lado, entre os entrevistados, a maioria (54,8% - 17 de 31) não tinha ouvido falar previamente sobre este projeto para o Cais Mauá.

Entre os respondentes do questionário que afirmaram já ter tido algum contato com informações sobre o projeto, 38,8% (45 de 116; Tabela 4.5) declararam ter ouvido falar sobre o seu conteúdo, mencionando, por exemplo, a construção de shopping, de edifícios, de estacionamento, de espaços de lazer, a reforma e a destruição dos armazéns.

Tabela 4. 5.: Informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá identificadas através de questionários

O quê você ouviu falar sobre esse projeto de reforma do Cais Mauá?	Respondentes que já ouviram falar deste projeto 116 (100)
Sobre o conteúdo do projeto (edifícios comerciais e residenciais, shopping, áreas de lazer, estacionamento, lojas, espaços culturais, restaurantes, bares, cafés, reforma dos armazéns, destruição dos armazéns)	45 (38,8)
Apenas a associação do projeto a ideias/conceitos (privatização, gentrificação, elitização, exclusão, aberração, degradação, modernização, progresso, desenvolvimento, embelezamento da cidade, nova cara para a cidade, área para a classe A, ambicioso, empreendimento grande)	26 (22,4)
Sobre o processo (licitação, PPP, superfaturamento, problemas judiciais, desvio de verbas, acordo com a prefeitura, falta de recursos do Consórcio, estudo de viabilidade, alto custo para os cofres públicos, descumprimento de prazos, obra lenta, falta de participação popular, cancelamento das obras, troca de empresas, escândalo do dinheiro)	20 (17,2)
Apenas sobre a existência do projeto ou de uma intenção de reforma, sem informações mais detalhadas	17 (14,7)

Sobre a existência de polêmicas e disputas, grupos favoráveis e contrários	5 (4,3)
Sobre problemas do projeto (inconsistente, mal elaborado, controverso, contém problemas e obscuridades)	4 (3,4)

Nota: Neste caso, constam na tabela as informações conforme o conteúdo das respostas dos respondentes, enquanto no Apêndice K – Tabela K.3 constam todas as informações; são destacados no texto as informações mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes.

Ainda, dentre as ideias associadas ao projeto para o Cais (22,4% - 26 de 116; Tabela 4.5) estão: “Promessas sobre progresso, desenvolvimento e revitalização do espaço” (Respondente Nº 137), “É gentrificador” (Respondente Nº 169), “Ouvi falar que ia deixar a cidade mais bonita e que era um grande empreendimento” (Respondente Nº 65), “Que vai ser um projeto elitizado e excludente” (Respondente Nº 115), “Que existe uma tentativa de tornar esse espaço menos acessível para a população, com a instalação de equipamentos privados” (Respondente Nº 179), “Que traria uma "nova cara" para cidade” (Respondente Nº 162).

Entre os entrevistados, além de a maioria relatar não ter ouvido falar previamente sobre este projeto, entre aqueles que ouviram, 28,6% (4 de 14; Tabela 4.6) informaram saber apenas da existência deste projeto ou saber genericamente de uma intenção de reformar a área, sem conhecer o que estava previsto no projeto. Por exemplo: “Eu conheço por cima, eu ouvi falar que tinha um projeto. O projeto mesmo eu não conheço” (E9). Entre os que expressaram conhecer alguma informação, estes ouviram falar “sobre o conteúdo do projeto” (21,4% - 3 de 14) ou “sobre o processo” (21,4% - 3 de 14) (Tabela 4.6).

Tabela 4. 6.: Informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá identificadas através das entrevistas

O quê você ouviu falar sobre esse projeto de reforma do Cais Mauá?	Entrevistados que já ouviram falar deste projeto 14 (100)
Existência do projeto ou de uma intenção de reforma (sem informações mais detalhadas)	4 (28,6)
Sobre o conteúdo do projeto (edifícios, shopping, áreas de lazer, praças, lojas, espaços culturais, restaurantes)	3 (21,4)
Sobre o processo (cancelamento da licitação, possibilidade de que não fosse realizado, polêmicas envolvendo dinheiro)	3 (21,4)
Existência de polêmicas e disputas, grupos favoráveis e contrários	2 (14,3)
Discussões sobre quem iria ocupar os espaços	1 (7,1)
O projeto era moderno e iria revolucionar a orla	1 (7,1)

Nota: são destacadas no texto as informações mencionadas por mais de 15% dos entrevistados.

Quanto ao meio pelo qual foram obtidas as informações prévias sobre o projeto, 66,4% dos respondentes do questionário (77 de 116) indicou ter ouvido falar “na TV,

jornais, revistas”, e 50% (58 de 116) (Tabela 4.7) tiveram como fonte “blogs/ páginas de opinião”, indicando que estes são os principais meios pelos quais os respondentes tiveram acesso a informações sobre o projeto.

Tabela 4. 7.: Fontes das informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá identificadas através de questionários

Onde você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Cais Mauá?	Respondentes que já ouviram falar deste projeto 116 (100)
Na TV, jornais, revistas	77 (66,4)
Em blogs/ páginas de opinião	58 (50)
Em páginas oficiais do Governo do Estado do RS ou da Prefeitura Municipal de Porto Alegre	22 (19)
Em uma audiência pública	20 (17,2)
Em páginas oficiais do Consórcio Cais Mauá do Brasil	9 (7,8)
Conversas informais com conhecidos	9 (7,8)
Durante atividades em Universidades	9 (7,8)
Redes sociais	7 (6)

Nota: Neste caso, constam na tabela as informações conforme o conteúdo das respostas inseridas pelos respondentes, enquanto no Apêndice K – Tabela K.4 constam todas as informações mencionadas; são destacadas no texto as informações mencionadas por mais de 40% dos respondentes.

Entre os entrevistados, a principal fonte de informações prévias sobre o projeto foram “comentários de outras pessoas” (43,9% - 6 de 14; Tabela 4.8), tanto em conversas com amigos, familiares e conhecidos, quanto nos ramos da corretagem de imóveis, do turismo e de passeios de barco, conforme relatos de entrevistados:

“Uma época eu trabalhei de corretor de imóveis e falavam alguma coisa assim a respeito. (...) que isso ai ia revolucionar a orla e tal.” (E25)

“ah sim, nas redes sociais, alguns jornais, até em grupos de alguns amigos que trabalham com turismo, que a gente conversa bastante sobre essa questão. Num primeiro momento tem um grupo aquele que é a favor, e um grupo que é contra. A favor é a questão do desenvolvimento da cidade. E o contra é acharem que é um privatização, que taria vendendo o Cais.” (E4)

“Mas eu já sabia que eles tavam com planejamento, porque eu passei por aqui nos barcos ali, daí eles ficam falando muito da região aqui e tal, um pouco do Cais, daí falaram sobre o planejamento.” (E18)

Tabela 4. 8.: Fontes das informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá identificadas através das entrevistas

Onde você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Cais Mauá?	Entrevistados que já ouviram falar deste projeto 14 (100)
Em comentários de outras pessoas	6 (42,9)
Em redes sociais	4 (28,6)
Na TV (RBS)	3 (21,4)
Em jornal	2 (14,3)
Em sites de notícias	2 (14,3)

No rádio	1 (7,1)
Não informou	1 (7,1)

Nota: são destacadas no texto as informações mencionadas por mais de 15% dos entrevistados.

Ainda, outras fontes mencionadas pelos entrevistados que já tinham ouvido falar sobre esse projeto foram as “Redes sociais” (28,6% - 4 de 14), tendo sido citado especificamente o *Facebook* por 2 entrevistados, e “Na TV (RBS)” (21,4% - 3 de 14) (Tabela 4.8), especificamente o programa “Jornal do Almoço”, conforme 2 entrevistados.

Em relação ao período aproximado em que as informações prévias foram obtidas, os respondentes do questionário relataram ter ouvido falar sobre esse projeto para o Cais Mauá, principalmente, em 2018 (21,6% - 25 de 116) e em 2019 (20,7% - 24 de 116) (Tabela 4.10).

Tabela 4. 9.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá, identificado através de questionários

Quando você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Cais Mauá? (mês/ano aproximadamente)	Respondentes que já ouviram falar deste projeto 116 (100)
Em 2018	25 (21,6)
Em 2019	24 (20,7)
Em 2015	12 (10,3)
Não soube informar precisamente quando	11 (9,5)
Em 2016	9 (7,8)
Em 2017	9 (7,8)
Em 2010	4 (3,4)
Em 2013	4 (3,4)
Em 2014	4 (3,4)
Em 2011	2 (1,7)
Em 2020	2 (1,7)
Não lembra	2 (1,7)

Nota: Neste caso, constam na tabela as informações conforme o conteúdo das respostas dos respondentes, enquanto no Apêndice K – Tabela K.5 constam todas as informações mencionadas; são destacadas no texto as informações mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes.

Assim, embora o projeto tenha sido escolhido em 2010 e desde então tenha sido divulgado, os dados dos questionários indicam que o principal período em que os respondentes ouviram falar sobre esse projeto foi recentemente, durante os anos 2018 e 2019. Este resultado é semelhante ao evidenciado pelos dados das entrevistas, em que 35,7% (5 de 14) dos entrevistados que já tinham ouvido falar sobre esse projeto para o Cais indicaram que isso ocorreu por volta de 2019, e 21,4% (3 de 14) (Tabela 4.10) por volta de 2018.

Tabela 4. 10.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá, identificado através das entrevistas

Quando você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Cais Mauá?	Entrevistados que já ouviram falar deste projeto 14 (100)
Em 2019	5 (35,7)
Em 2018	3 (21,4)
Não soube precisar/ não informou	3 (21,4)
Em 2016/2017	1 (7,1)
Em 2014/2015	1 (7,1)
Em 2013/2014	1 (7,1)

Nota: são destacadas no texto as informações mencionadas por mais de 15% dos entrevistados.

4.2.4 Avaliação das propostas que compõem o projeto

4.2.4.1 Setor Docas – 3 edifícios

A construção de 3 edifícios de até 100m de altura para uso como escritórios e hotel (Figura 4.1) foi avaliada de forma muito negativa pelos respondentes (83,3% - 144 de 173; Tabela 4.11).

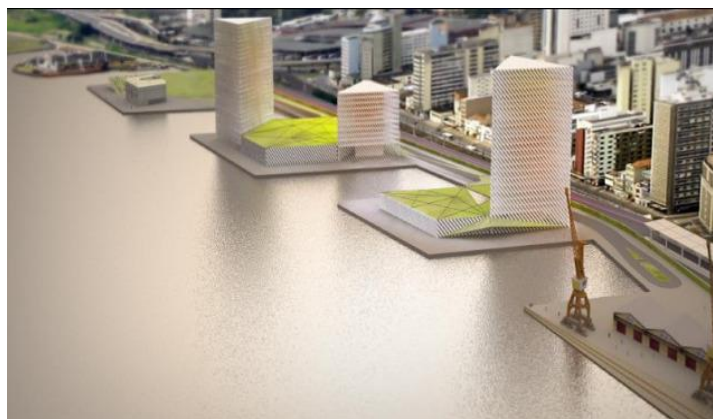


Figura 4. 1.: Edifícios do setor Docas
Fonte: Cais Mauá; Engenharia e Meio Ambiente (2015, p. 58)

Tabela 4. 11.: Avaliação e principais justificativas para a construção de 3 edifícios de até 100m de altura para uso como escritórios e hotel, identificadas através de questionários

Avaliação	
Construção de 3 edifícios de até 100m de altura para uso como escritórios e hotel:	Respondentes 173 (100%)
Muito adequada	3 (1,7)
Adequada	12 (6,9)
Nem adequada nem inadequada	14 (8,1)
Inadequada	51 (29,5)
Muito inadequada	93 (53,8)
Principais justificativas	

Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 15 (100)
Maior circulação de pessoas na área	11 (73,3)
Aparência moderna para a cidade	11 (73,3)
Geração de empregos	9 (60)
Atração de turistas	7 (46,7)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 144 (100)
Descaracterização do patrimônio histórico e cultural da área	124 (86,1)
Privatização de área pública	118 (81,9)
Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba	115 (79,9)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.6 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionados por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito inadequado” e “inadequado” atinge um percentual acima de 40% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os entrevistados, a avaliação negativa foi menor (32,3% - 10 de 31) mas ainda considerável, enquanto apenas 38,7% (12 de 31) destes entrevistados avaliaram positivamente a construção de 3 edifícios com até 100m de altura. (Tabela 4.12).

Tabela 4. 12.: Avaliação e principais justificativas para a construção de 3 edifícios de até 100m de altura para uso como escritórios e hotel, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
Com relação ao setor Docas, o que você acha da aparência do local com a construção de 3 edifícios de até 100m de altura? Por quê? E o que você pensa sobre o uso destes 3 edifícios para escritórios e hotel?	Entrevistados 31 (100)
Positivo	12 (38,7)
Negativo	10 (32,3)
Nem positivo e nem negativo	9 (29)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 12 (100)
Visual bonito para a cidade	6 (50)
Atração de turistas	3 (25)
Aparência moderna	3 (25)
Cores/formas dos edifícios	2 (16,7)
Geração de empregos	2 (16,7)
Referência aos edifícios do Barra Shopping	2 (16,7)
Maior circulação de pessoas na área	2 (16,7)
Simboliza o futuro	1 (8,3)
Favorece o desenvolvimento econômico da cidade	1 (8,3)
Vista agradável para quem estiver dentro do edifício hospedado/trabalhando	1 (8,3)
Aumento no fluxo de veículos	1 (8,3)
Local inacessível para escritórios	1 (8,3)
Avaliações negativas	Total 10 (100)
Bloqueio da vista para o sol e para o "rio"	5 (50)
Não vê razão para os edifícios serem colocados na orla	3 (30)
Edificações na beira do "rio" não são apropriadas	3 (30)
Não beneficia o público	2 (20)
Danos ambientais ao "rio"	1 (10)
Descaracterização da paisagem do Cais	1 (10)
Contraria o disposto no plano diretor	1 (10)
O Centro da cidade já é bastante edificado	1 (10)
Visual feio para a cidade	1 (10)
Privatização de área pública	1 (10)

Cores/formas dos edifícios	1 (10)
Referência aos edifícios do Barra Shopping	1 (10)
Simboliza o futuro	1 (10)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; são destacadas no texto as justificativas mencionados por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas ficam abaixo de 50% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

As avaliações negativas foram justificadas pelos respondentes dos questionários, principalmente, por dois aspectos extremamente importantes: “descaracterização do patrimônio histórico e cultural da área” (86,1% - 124 de 144) e pela “privatização de área pública” (81,9% - 118 de 144) (Tabela 4.11).

Referente à “descaracterização do patrimônio histórico e cultural da área”, um entrevistado explica que a construção dos edifícios iria destoar do restante da paisagem da área do Cais: “Acho que, de primeiro momento, descaracteriza um pouco o que a gente já tá acostumado (...) visivelmente é muito bonito, só não sei se se encaixaria com o restante, porque se não modificar o resto aí fica muito estranho” (E4).

Quanto à “privatização de área pública”, observou-se que entre os comentários feitos pelos respondentes sobre o projeto, muitos utilizam esta expressão para se referir ao controle do acesso e/ou administração de partes do Cais por uma empresa privada: privatizar o acesso, uso privado, exploração privada. Ainda, a privatização também foi mencionada por entrevistados (10% - 1 de 10; Tabela 4.12), ao citar esses edifícios como espaços de acesso restrito (por serem escritórios e hotéis privados) instalados em uma área que é pública, e que isso restringiria o acesso à área e à vista do Guaíba e do sol: “(...) ali seria legal manter uma orla limpa assim, pra que a gente pudesse ter essa vista, enfim. Bom eu acho complicado porque ele privatiza uma coisa que é da população em geral, eu já sou meio contra assim.” (E13) e “Tá mas isso é aberto ao público ou é mais fechado? Porque, assim, se for fechado, não... Não tem muito né, se vai ser mais uma coisa que vai ser privatizado, fechado para não entrar o público...” (E31).

Adicionalmente, o “bloqueio da vista para o sol e o Guaíba” foi mencionado por 79,9% (115 de 144; Tabela 4.11) dos respondentes que avaliaram negativamente a construção de 3 edifícios de até 100m de altura para uso como escritórios e hotel, sendo, portanto, uma justificativa muito importante para esta avaliação negativa.

Entre os entrevistados, esta foi a principal justificativa para a avaliação negativa (50% - 5 de 10; Tabela 4.12). Conforme explicam alguns entrevistados:

“Eu acho que vai tirar um pouco da beleza também, os prédios tão grandes assim. Da vista pra cidade. (...) Também, acho que não teria porque, ser nessa parte esses edifícios sabe, sendo que vai tirar essa vista bonita que os prédios tem daqui, que a gente tem de lá. (...) taparia né, essa parte do guaíba, do rio, do pôr do sol.” (E3)

“Ah, acho que ia perder um pouco da visão que tem (...). É que assim, tem esses prédios aqui e eles tem a visão pra cá, e quando tu adentrar, aqui tem a rua, aí corta uma certa visão ali. Tua visão fica isolada, fica só do prédio, fica aquele caixote no meio” (E7)

“ah eu não concordo, porque eu acho que primeiro aqui vai atrapalhar o sol pra cidade, principalmente pra parte central aqui. Eu acho que vai acontecer o mesmo que lá perto do Barra shopping, que construíram aqueles prédios super altos e que acaba o sol acabando bem mais cedo pra parte que pega a sombra do prédio.” (E21)

Entre os entrevistados, destaca-se ainda três justificativas importantes para as avaliações negativas: “não vê razão para os edifícios serem colocados na orla” (30% - 3 de 10), “edificações na beira do "rio" não são apropriadas” (30% - 3 de 10) e “não beneficia o público” (20% - 2 de 10) (Tabela 4.12).

Em relação a “não vê razão para os edifícios serem colocados na orla”, estes entrevistados demonstraram não ver sentido para que estes edifícios fossem construídos neste local especificamente, considerando que ali estariam prejudicando a vista das pessoas que não estivessem dentro dos escritórios e hotel, e que seria um local “bem isolado” (E16) para a colocação de um hotel, por ser praticamente cercado pela água.

Quanto ao aspecto de que as “edificações na beira do "rio" não são apropriadas”, os entrevistados explicaram que se trata de edificações de forma geral e não apenas destas citados na pergunta, mas que a construção destas edificações contribuiria para que outras pudessem surgir, limitando cada vez mais a vista. Conforme um deles: “Eu não sou muito fã na verdade, de botar prédios assim, tão na beira do Guaíba. Não me parece tão agradável assim. (...) porque na hora que tu começa a botar vai botando em tudo e começa a tapar a vista de Porto Alegre, do rio” (E19).

Ainda, a justificativa de que a construção de 3 edifícios de até 100m de altura para uso como escritórios e hotel “não beneficia o público” foi mencionada no sentido de que não traria benefícios diretos para a população, mas sim para as pessoas

diretamente vinculadas a esses usos nos edifícios, principalmente nos escritórios ali instalados:

“Eu acho que não, isso aí é uma coisa mais... né, tinha que ser uma coisa que o povo mesmo pudesse desfrutar né. (...) Escritórios eu não sou a favor, uma coisa meio comercial, aí sou meio contra. Sei lá é que isso aqui para mim passa assim um ar de lazer né, para escritório não” (E27)

“não é para o povo, não tem como dar retorno para o povo (...) escritórios são pra pessoas já designados previamente, para quem tem administração, alguma coisa envolvendo nesse ramo.” (E30)

Por outro lado, as avaliações positivas dos entrevistados foram devidas principalmente a justificativa muito importante de “visual bonito para a cidade” (50% - 6 de 12; Tabela 4.12). Estes entrevistados explicaram que o visual bonito seria em função de uma melhoria com relação a situação atual e por oferecer novos elementos para a paisagem da cidade quando vista de fora. Conforme os entrevistados:

“Seria um cartão postal bem bonito pra Porto Alegre.” (E15)

“Legal. Vai ficar bonito e outra cara pra cidade né. (...) Tu chega, tu entra em Porto Alegre, os caras perguntam pra mim, tá e como é que é lá? Não ó, tu entra em Porto Alegre, tu vê o laçador, você sai pra direita e tu vê umas vilas lá e assim assim assim..., então, é muito interessante pra cidade, a cidade fica mais bonita né.” (E1)

“(...) a questão da paisagem bonita, dos barcos passando e tu vê aqueles 3 edifícios bonitos comerciais ou pra hotel no caso né.” (E26)

Ainda, os seguintes importantes aspectos justificam as avaliações positivas dos entrevistados: “atração de turistas” (25% - 3 de 12), “aparência moderna” (25% - 3 de 12), “cores/formas dos edifícios” (16,7% - 2 de 12), “geração de empregos (16,7% - 2 de 12), “referência aos edifícios do Barra Shopping” (16,7% - 2 de 12)” e “maior circulação de pessoas na área (16,7% - 2 de 12) (Tabela 4.12).

Quanto à “atração de turistas”, os entrevistados fizeram referência ao uso de um dos edifícios propostos como hotel enquanto uma opção acessível aos visitantes da cidade devido à localização, e ao seu “alto nível”, conforme segue:

“É, é uma obra assim que traz pessoal de fora também né, de repente até pessoas vem de fora aqui pra fazer um trabalho, alguma coisa assim, tem um lugar pra ficar né. Quanto mais o pessoal vier de fora, e conhecer nossa cidade aqui acho que é melhor pra cidade né, é um ponto a mais pra cidade. Óh, em Porto Alegre tem um hotel bacana, assim assim assado, o atendimento bom, o acesso fácil né.” (E11)

“Se tiver isso aí ó, pro turismo é bonito também (...), esses caras vem do exterior (...). E aí o que tem que fazer? Tem que ficar lá na Carlos Gomes, podendo ficar na Zona Sul ou aqui no centro, entendeu, por que não tinha hotel do nível dele. Porque esses caras quando vem pra cá eles não vem pra ficar naquele hotelzinho da Rodoviária, eles procuram uma coisa que se identifique com eles (...). Tinha que ser isso aí. Porque tu tem que contemplar, quem vem de fora, quem tem [dinheiro]”. (E22)

No tocante à “aparência moderna para a cidade”, os entrevistados utilizam exemplos de outros lugares que remetem à modernidade, à tecnologia e a uma ideia “futurística”:

“Um exemplo assim, o que tu acha daquelas 2 torres que fizeram no Barra? Eu acho lindo aquilo ali, de Guaíba tu vê aquilo ali. Modernismo, tecnologia, aquilo ali é símbolo de tecnologia. Tu vê um prédio daquele lá ó, com todos aqueles vidros lá, entendeu, o que que tu imagina ali? Tu não imagina uma coisa frágil e ao mesmo tempo tecnológico? Sabe, porque é frágil, é vidro, e ao mesmo tempo é uma coisa bonita. Porque eu acho interessante se fizerem assim. É que eu sou um cara futurista.” (E22)

“Agora os prédios de hoje em dia é só quadrado, espelho e quadrado e acabou. Claro, porque é mais rápido construir, é melhor, hoje tão muito mais com a velocidade do mundo, mas achei essa forma aqui muito bonita e muito elegante, mais futurística. (...) Futurística é algo assim mais Star Wars, algo mais... como... Emirados Árabes, aqueles prédios muito bonitos lá.” (E17)

“(...) porque o futuro é esse né, a gente vai crescer pra cima, não pros lados. Futuro, e como eu te disse, cada vez mais tu vai ter menos espaço e tu vai ter que crescer pra cima.” (E8)

Referente às “cores/formas dos edifícios”, os entrevistados mencionaram especificamente “o formato de triângulo” (E14), considerando-os bonitos por serem diferentes dos demais edifícios que conhecem na cidade, e a cor branca, também considerada agradável por se diferenciar do que percebem como predominante na cidade: “(...) o branco dói menos, não doi mesmo, mas tipo não fica uma vista tão poluída quanto o marrom que os prédios geralmente tem” (E19).

A justificativa de “geração de empregos” foi mencionada referindo-se a especulação de que o uso destes edifícios para escritórios e hotel criaria novas vagas de trabalho necessárias ao funcionamento destas atividades: “Hotel só, hotel eu até concordo, mas para chamar o turismo e vai render empregos, empregos para o povo” (E30).

Com relação à “referência aos edifícios do Barra Shopping” (16,7% - 2 de 12), um destes entrevistados explicou que os edifícios do Barra Shopping são uma

referência positiva de outro local onde edifícios altos foram implantados próximos ao Guaíba e não são percebidos como prejudiciais ao uso do espaço no entorno:

“Eu acho que é como se fosse o Barra lá, parece assim, a impressão que eu tenho é que é parecido com o Barra, não parece ruim, pelo menos pra mim. Pra mim parece bom. Contando que fosse um lugar, assim, que as pessoas pudessem andar, frequentar, que fosse movimentado sabe. (...) Não sei, a impressão que eu tenho é que ali flui melhor o trânsito, e eu não sei, parece que não é tenso ou enfim, problemático” (E9).

Referente a “maior circulação de pessoas na área”, esta justificativa foi citada por entrevistados referindo-se ao fluxo de pessoas gerado pela existência e pelo uso comercial destes três edifícios: “É bom. Pra usar mais, acho que aí vai ter maior frequência de pessoas, com essa área executiva, e aí tem mais segurança” (E10).

4.2.4.2 Setor Docas – Centro de eventos

A restauração do prédio antigo na terceira doca (Figura 4.2) para uso como centro de eventos foi avaliada como muito positiva pelos respondentes dos questionários (86,7% - 150 de 173; Tabela 4.13).



Figura 4. 2.: Terceira doca, com prédio antigo restaurado para uso como centro de eventos, praça e estacionamento

Fonte: Cais Mauá; Engenharia e Meio Ambiente (2015, Anexo 4)

Tabela 4. 13.: Avaliação e principais justificativas para a restauração do prédio antigo na terceira doca para uso como centro de eventos, identificadas através de questionários

Avaliação	
Restauração do prédio antigo na terceira doca para uso como centro de eventos (convenções, atividades culturais):	Respondentes 173 (100%)
Muito adequada	62 (35,8)
Adequada	88 (50,9)
Nem adequada nem inadequada	17 (9,8)
Inadequada	5 (2,9)

Muito inadequada	1 (0,6)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	
	Total 150 (100)
Ampliação da oferta de atividades culturais	141 (94)
Maior circulação de pessoas na área	92 (61,3)
Atração de turistas	87 (58)
Facilidade de acesso ao centro de eventos	74 (49,3)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	
	Total 6 (100)
Dificuldade de acesso ao centro de eventos	5 (83,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.7 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os entrevistados, semelhantemente, a avaliação positiva foi de 87,1% (27 de 31), enquanto apenas 3,2% (1 de 31) avaliou como negativo (Tabela 4.14).

Tabela 4. 14.: Avaliação e principais justificativas para a restauração do prédio antigo na terceira doca para uso como centro de eventos, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
Com relação a terceira doca, o que você acha da restauração do prédio antigo para uso como centro de eventos (convenções, atividades culturais)?	Entrevistados 31 (100)
Positiva	27 (87,1)
Negativa	1 (3,2)
Nem positiva e nem negativa	2 (6,5)
Não quis opinar	1 (3,2)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	
	Total 27 (100)
Ampliação da oferta de atividades culturais	10 (37)
Aproveitamento de um edifício atualmente sem uso	4 (14,8)
Preocupação com os valores dos eventos	3 (11,1)
Aproveitamento do visual da área	3 (11,1)
Maior circulação de pessoas na área	2 (7,4)
Avaliações negativas	
	Total 1 (100)
Seria um local de acesso restrito	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, enquanto no Apêndice L – Tabela L.3 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

A justificativa de “ampliação da oferta de atividades culturais” (94% - 141 de 150; Tabela 4.13) foi extremamente importante para as avaliações positivas indicadas pelos respondentes.

A “ampliação da oferta de atividades culturais” também foi a principal justificativa para as avaliações positivas pelos entrevistados (37% - 10 de 27; Tabela 4.14). Estes mencionaram o local como um espaço extra, uma nova opção de local para

que a cidade pudesse receber e realizar eventos culturais, o que avaliam como positivo e gostariam de frequentar: “Ah bom, de eventos assim é bom, shows e... Seria bacana, uma opção a mais que a gente tem ali para ir conhecer” (E27). Além disso, apontaram a importância de dar utilidade e preservar o edifício, enfatizando a intervenção como uma restauração: “Acho bem bacana, especialmente por ter cultura, enfim, utilizar coisas antigas” (E10) e “isso eu até seria a favor desde que preservasse a questão do edifício e fizesse então só uma reforma, digamos assim” (E5).

Além disso, entre os respondentes também destacou-se como muito importante a justificativa de “maior circulação de pessoas na área” (61,3% - 92 de 150; Tabela 4.13). Tal justificativa também foi citada pelos entrevistados que expressaram uma avaliação positiva, embora por um número menor (7,4% - 2 de 27; Tabela 4.14). Os entrevistados indicaram que a realização de eventos atrairia uma maior circulação de pessoas na área, tornando o local mais ativo, e que esta movimentação seria positiva: “é legal, acho que pode trazer, enfim, traz todo movimento pra cá, movimenta um espaço que é morto hoje” (E24) e “Porque eu acho que quanto mais pessoas estiverem circulando por essas áreas, melhor. Acho que quanto mais pessoas estiverem na rua... [melhor]” (E28).

Ainda, as justificativas de “atração de turistas” (58% - 87 de 150) e “facilidade de acesso ao centro de eventos” (49,3% - 74 de 150) (Tabela 4.13) foram importantes para as avaliações positivas dos respondentes.

A “atração de turistas” foi mencionada pelos entrevistados em razão dos aspectos arquitetônicos do centro de eventos: “Também a arquitetura é diferente, algo bem turístico, bem bonito” (E7). O turismo foi mencionado pelos entrevistados ao longo das entrevistas como algo que consideram importante, no sentido de que isso seria positivo por trazer ganhos econômicos e, com isso, “vai a favor do desenvolvimento da cidade” (E4).

A “facilidade de acesso ao centro de eventos” foi citada pelos entrevistados em razão de ser um local situado no centro da cidade e de acesso mais fácil em comparação com outras áreas de lazer na orla da cidade: “fica muito bem localizado por tá próximo do centro e fácil acesso” (E2) e “ia ficar bacana, (...) muitas pessoas acabam não indo pro Gasômetro por ser mais longe né” (E26).

4.2.4.3 Setor Docas – Praça

Os dados obtidos através dos questionários revelam que a restauração da praça com 4,2 mil metros quadrados na terceira doca (Figura 4.2) foi avaliada como muito positiva (Tabela 4.15).

Tabela 4. 15.: Avaliação e principais justificativas para a restauração da praça com 4,2 mil metros quadrados na terceira doca, identificadas através de questionários

Avaliação	
Restauração de praça com 4,2 mil metros quadrados na terceira doca:	Respondentes 173 (100%)
Muito adequada	86 (49,7)
Adequada	76 (43,9)
Nem adequada nem inadequada	8 (4,6)
Inadequada	2 (1,2)
Muito inadequada	1 (0,6)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 162 (100)
Ampliação de espaço disponível para lazer ao ar livre	150 (92,6)
Manutenção de área verde no local	129 (79,6)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	123 (75,9)
Necessidade de mais praças no Centro	107 (66)
Preocupação com a segurança no local	40 (24,7)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 3 (100)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	1 (33,3)
Preocupação com a segurança no local	1 (33,3)
Custo muito alto para um depósito de insignificante relevância de qualquer tipo.	1 (33,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.8 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os entrevistados, a avaliação também foi muito positiva, chegando a 96,8% de avaliações positivas e nenhuma avaliação negativa (Tabela 4.16).

Tabela 4. 16.: Avaliações e principais justificativas para a restauração da praça com 4,2 mil metros quadrados na terceira doca, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
O que você pensa sobre restauração de praça com 4,2 mil metros quadrados?	Entrevistados 31 (100)
Positiva	30 (96,8)
Negativa	0 (0)
Nem positiva e nem negativa	1 (3,2)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 30 (100)
Ampliação de espaço disponível para lazer ao ar livre	16 (53,3)
Manutenção de área verde no local	5 (16,7)

Maior circulação de pessoas na área	4 (13,3)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	2 (6,7)
Melhora com relação a situação atual	2 (6,7)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, enquanto no Apêndice L – Tabela L.4 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Uma justificativa de extrema importância para as avaliações positivas dos respondentes dos questionários foi a “ampliação de espaço disponível para lazer ao ar livre” (92,6% - 150 de 162; Tabela 4.15). Conforme explicam alguns entrevistados, os espaços ao ar livre são especialmente relevantes no contexto da vida urbana:

“Eu acho que as praças todas deveriam ser bem restauradas e mantidas aptas pra que a gente pudesse utilizar elas, pra convivência até das pessoas. Na verdade a gente vive sempre muito recluso em função da violência, muito preso.” (E4)

“(…) porque eu acho que a cidade precisa desses espaços pra que as pessoas possam aproveitar mais ao ar livre” (E13)

“(…) não só eu, as pessoas gostam disso, tá na natureza, ter uma grama boa.” (E17)

A “ampliação de espaço disponível para lazer ao ar livre” também foi a principal justificativa manifestada pelos entrevistados (53,3% - 16 de 30; Tabela 4.16). Estes ainda mencionaram que a praça seria coerente com a ideia de tornar o local mais voltado para o lazer, tornando o ambiente familiar e com vitalidade:

“É praça é uma coisa boa. Enfim, praça atinge o meu objetivo, sabe.” (E9)

“(…) ia ficar bem acessível né, ia ficar bem bonito, pras crianças assim, praça assim já combina mais coisa de família né, uma coisa bem diferente.” (E26)

“Onde tem praças, iluminação, segurança, eu acho que é legal né, porque daí tu pode trazer o pessoal aqui pra brincar, tua família, teus filhos, aí isso eu acho bacana.” (E11)

“Eu achei interessante assim, trazer vitalidade.” (E16)

Ainda, destaca-se as justificativas classificadas como muito importantes para as avaliações positivas dos respondentes: a “manutenção de área verde no local”. (79,6% - 129 de 162), a “manutenção do patrimônio histórico e cultural” (75,9% - 123 de 162) e a “necessidade de mais praças no Centro” (66% - 107 de 162) (Tabela 4.15).

A justificativa “manutenção de área verde no local” também foi citada por 16,7% (5 de 30; Tabela 4.16) dos entrevistados que avaliaram positivamente a restauração da praça. Conforme explicam os entrevistados: “Ah eu acho que essas partes que eu mais gosto na verdade, ser mais espaço para as pessoas usarem, o verde ao ar livre, até para a qualidade de vida eu acho que é melhor” (E29) e “É que, a gente depende da natureza né, se não tiver esse espaço revitalizado um dia a conta cai né” (E8).

A “manutenção do patrimônio histórico e cultural” também foi citada por 6,7% (2 de 30; Tabela 4.16) dos entrevistados como razão para avaliação positiva. Os entrevistados expressaram que a praça, por não envolver grandes alterações na paisagem, seria uma forma de utilizar o espaço mantendo as características originais e recuperando a cultura antiga do local: “eventos ao ar livre assim, eu acho que é interessante, que preservasse o patrimônio histórico e cultural (...) mantém a questão do local que já existia antes” (E5) e “por que é a cultura antiga se perdendo, se perdendo por descaso ou até mesmo desleixo” (E30). Ainda, conforme cita um dos respondentes, entre aqueles que conhecem o local parece haver relevância restaurar a praça Edgar Schneider em função dos monumentos que ela abriga: “Tem uma praça com estátuas no local. É um pedaço dos anos 30-50 ainda preservado” (Respondente N° 192).

Quanto à “necessidade de mais praças no Centro”, indicada como razão para a avaliação positiva por 66% dos respondentes (107 de 162; Tabela 4.15), estes mencionam que a restauração desta praça no Cais ajudaria a suprir tal necessidade do Centro, além de melhorar o aspecto da área: “restaurar é sempre bom, sempre acaba ficando umas sujeiras com o tempo. Cidade grande tem esse costume de ter centros urbanos mais sujos” (E7). “Nós temos poucos lugares eu acho, de lazer aqui em Porto Alegre, acho que seria bem interessante” (E21). Além disso, também torna-se uma opção de lazer em uma área facilmente acessível para quem vem de outras cidades, como explicam os entrevistados: “Por que é mais um espaço pro portoalegrense, pra quem vem de outras cidades” (E2) e “que não precisa se deslocar para dentro da cidade, pode ficar só por aqui” (E27).

4.2.4.4 Setor Docas – Estacionamento

Os dados obtidos através dos questionários revelam que a avaliação da construção de estacionamento com 2.036 vagas na terceira doca (Figura 4.2) pode ser considerada muito negativa (Tabela 4.17).

Tabela 4. 17.: Avaliação e principais justificativas para a construção de estacionamento com 2.036 vagas na terceira doca, identificadas através de questionários

Avaliação	
Construção de estacionamento com 2.036 vagas na terceira doca:	Respondentes 173 (100%)
Muito adequada	12 (6,9)
Adequada	39 (22,5)
Nem adequada nem inadequada	29 (16,8)
Inadequada	48 (27,7)
Muito inadequada	45 (26)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 51 (100)
Facilitar o acesso ao Cais Mauá	40 (78,4)
Necessidade de mais estacionamentos no Centro	31 (60,8)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 93 (100)
Incentiva o uso de carros	77 (82,8)
Existência de muitos estacionamentos no Centro	37 (39,8)
Dificultar o acesso ao Cais Mauá	24 (25,8)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.9 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito inadequada” e “inadequada” atinge um percentual acima de 40% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os entrevistados, embora as avaliações positivas (58,1% - 18 de 31) tenham sido maiores que as negativas (12,9% - 4 de 31), observa-se que há um alto percentual de entrevistados que não avalia este aspecto como positivo (41,9%) (Tabela 4.18).

Tabela 4. 18.: Avaliação e principais justificativas para a construção de estacionamento com 2.036 vagas na terceira doca, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
O que você acha da construção de estacionamento com 2.036 vagas?	Entrevistados 31 (100)
Positiva	18 (58,1)
Negativa	4 (12,9)
Nem positiva e nem negativa	8 (25,8)
Indiferente	1 (3,2)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 18 (100)
Facilitar o acesso ao Cais Mauá	8 (44,4)
Necessidade de mais estacionamentos no Centro	7 (38,9)
Oferece segurança para os veículos	4 (22,2)
Preocupação com o valor cobrado no estacionamento	2 (11,1)
Formato do estacionamento	2 (11,1)

Avaliações negativas	Total 4 (100)
Incentiva o uso de carros	2 (50)
Existência de muitos estacionamentos no Centro	1 (25)
Danos ambientais	1 (25)
Privatização de área pública	1 (25)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas ficam entre mais de 50% até 60% a avaliação pode ser considerada negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Para os respondentes dos questionários, a avaliação negativa sobre a construção de estacionamento se deu, fundamentalmente, em razão da justificativa extremamente importante de que isso “incentiva o uso de carros” (82,8% - 77 de 93; Tabela 4.17). O incentivo ao uso de carros também foi a principal justificativa para as avaliações negativas entre os entrevistados (50% - 2 de 4; Tabela 4.18). Estes percebem que seria mais adequado oferecer opções de acesso ao local que priorizassem outros modais de transporte, como o transporte coletivo e as bicicletas:

“(...) poderiam investir em outras coisas, em outros meios de transporte, por que é que eles incentivam a questão de estacionamento e não incentivam outros meios de transportes públicos aqui em Porto Alegre? É um problema gigante a questão dos carros aqui, ele só tá tapando pelo buraco a questão do trânsito.” (E5)

“Eu acho que é importante mas não é uma questão de prioridade talvez, porque eu acho que a gente tem que cada vez mais reduzir né, usar mais transporte público e incentivar cada vez mais as pessoas a usarem transporte público e bicicleta. Então acho que um pouco sim é importante, mas também acho que focar em redução de emissões de gases talvez... (...) É talvez fazer alguma área que venha do trem para essa parte, não tanto se importar com a criação de estacionamento, conectar os transportes.” (E29)

Nesse sentido, um entrevistado mencionou também que, em meio às outras opções de transporte que são utilizadas atualmente, a oferta de um alto número de vagas não faria sentido: “a gurizada nova não tá tendo mais nem carro, tão usando muito Uber, bem mais em conta, seguro, não tem estacionamento, não tem perigo de assalto” (E12).

Por outro lado, entre as avaliações positivas dos respondentes do questionário, “facilitar o acesso ao Cais Mauá” (78,4% - 40 de 51) e “necessidade de mais estacionamentos no Centro” (60,8% - 31 de 51) (Tabela 4.17) foram justificativas de muita importância.

Referente a “facilitar o acesso ao Cais Mauá”, razão igualmente muito importante entre as avaliações positivas dos entrevistados (44,4% - 8 de 18; Tabela 4.18),

conforme estes explicaram, para quem utiliza o carro como meio de transporte a existência de um estacionamento facilita a chegada ao local, tornando o acesso mais confortável: “como é que eu vou chegar, vir pro lazer e não ter onde estacionar o carro” (E1), “Porque facilita o acesso das pessoas né, no caso é mais fácil das pessoas virem quando elas sabem que tem onde deixar o carro com segurança” (E24) e “tendo estacionamento no lugar onde tu vai ter um lazer é a melhor coisa que tem né” (E26).

A avaliação positiva devida à “necessidade de mais estacionamentos no Centro”, também foi mencionada por 38,9% (7 de 18; Tabela 4.18) dos entrevistados que avaliaram de forma positiva. Conforme acreditam os entrevistados, um maior número de estacionamentos ajudaria a reduzir o preço que é cobrado por este serviço, que é considerado caro: “eu tenho carro e moto. O grande problema de Porto Alegre é pouco estacionamento. Por que o valor ó... oferta e procura” (E22) e “Ah faz todo o sentido, falta estacionamento. Aqui no centro. Tanto que falta que o preço aqui é astronômico pra tu estacionar. Então quanto mais vagas melhor” (E25).

Além disso, destaca-se as preocupações expressadas pelos entrevistados com relação ao valor que seria cobrado para uso do estacionamento: “interessante, mas tem que cuidar a cobrança. Porque tem uns lugares que, pô, te cobram mais caro que quase uma entrada de um show” (E17), e a sugestão de que um estacionamento gratuito seria mais compatível com o caráter público que percebem do espaço: “ele é pago ou ele é público? (...) não sei se seria muito viável pago, mas é interessante a proposta por causa do espaço. Eu acho que seria mais viável se fosse gratuito porque aí teria mais uso” (E16).

Ainda, uma justificativa importante entre as avaliações positivas dos entrevistados foi de que o estacionamento “oferece segurança para os veículos” (22,2% – 4 de 18; Tabela 4.18), em comparação com estacionar na rua: “paga, cobra, mas desde o momento que eu tô pagando eu tenho segurança. Tá estacionado e tá seguro. Se eu deixo na rua eu não tenho nenhuma segurança” (E1) e “Muito bom. Porque realmente aqui é bem escasso a parte de estacionamento, de tu pegar um estacionamento de confiança. E se tu deixar na rua também é perigoso.” (E6)

4.2.4.5 Setor Armazéns – Guindastes

Os resultados obtidos através dos questionários revelam que a avaliação da restauração e iluminação de guindastes históricos no Cais Mauá (Figura 4.3) é muito positiva (Tabela 4.19).



Figura 4. 3.: Guindastes do Cais Mauá
Fonte: Cais Mauá (2019)

Tabela 4. 19.: Avaliação e principais justificativas para a restauração e iluminação de guindastes históricos, identificadas através de questionários

Avaliação	
Restauração e iluminação de guindastes históricos:	Respondentes 165 (100%)
Muito adequada	91 (55,2)
Adequada	60 (36,4)
Nem adequada nem inadequada	11 (6,7)
Inadequada	2 (1,2)
Muito inadequada	1 (0,6)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 151 (100)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural da área	145 (96)
Maior iluminação no local	119 (78,8)
Atração de turistas	65 (43)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 3 (100)
Ausência de necessidade de manter os guindastes	2 (66,7)
Preocupação com o risco de acidentes	2 (66,7)
Custo muito alto para um equipamento de pouca significância.	1 (33,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.10 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os entrevistados, o resultado também indica uma avaliação muito positiva da restauração e iluminação dos guindastes (Tabela 4.20).

Tabela 4. 20.: Avaliação e principais justificativas para a restauração e iluminação de guindastes históricos, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
Com relação ao setor Armazéns, o que você pensa sobre a restauração e iluminação de guindastes históricos?	Entrevistados 31 (100)
Positiva	26 (83,9)
Negativa	1 (3,2)
Nem positiva e nem negativa	2 (6,4)
Indiferente	1 (3,2)
Não quis opinar	1 (3,2)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 26 (100)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural da área	12 (46,1)
Estética do Cais	6 (23,1)
Confere aspecto de que o local está sendo cuidado	5 (19,2)
Maior iluminação no local	4 (15,4)
Maior circulação de pessoas na área	4 (15,4)
Atração de turistas	3 (11,5)
Avaliações negativas	Total 1 (100)
Desnecessário manter guindastes não funcionais	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, enquanto no Apêndice L – Tabela L.5 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Em relação às justificativas indicadas pelos respondentes do questionário, a “manutenção do patrimônio histórico e cultural da área” (96% - 145 de 151; Tabela 4.19) é de extrema importância para as avaliações positivas.

Os dados obtidos através das entrevistas confirmam a “manutenção do patrimônio histórico e cultural da área” como a principal justificativa (46,1% - 12 de 26; Tabela 4.20). Conforme explicam alguns entrevistados, os guindastes são um elemento marcante que representa o antigo caráter portuário da área, conferindo a identidade do Cais: “seria algo interessante pra lembrar mais o que aconteceu aqui, como Porto Alegre foi importante com seus portos essas coisas” (E7), “eu acho que seria interessante realmente fazer isso pra dar um brilho a mais pra essa parte de Porto Alegre, que é uma coisa histórica já né” (E15), “restaurar ele ia ser incrível, sendo sincero, e manter ele original, até porque faz parte da história de Porto Alegre” (E18) e “eu acho importante, mas sempre ater a identidade histórica do Cais, porque ele é muito bonito da maneira que ele foi feito né” (E21).

A “maior iluminação no local” foi uma justificativa muito importante para as avaliações positivas, indicada por 78,8% dos respondentes (119 de 151; Tabela 4.19). Esta justificativa também foi mencionada por 15,4% dos entrevistados (4 de

26; Tabela 4.20) que avaliaram positivamente, explicando que a iluminação iria conferir uma estética agradável, principalmente à noite, e como a maior iluminação também possibilitaria um uso noturno do espaço:

“Ah eu acho muito lindo, isso aí eu já aprovo 100%. Não sei, por causa da época, é reformar o que já é bonito, entendeu. Então até iluminação eu acredito que de noite vai ficar muito bonito de se ver né, da iluminação, tu andar de barco de noite, como as pessoas andam de Cisne de noite, tu vai ver... tirar foto, né, vai ficar bem, a paisagem vai ficar em si... turística até né. Combina bastante.” (E26)

“Ah eu acho interessante isso realmente, iluminar, guindastes históricos é legal de preservar, acho uma boa, ainda mais se ficar parecido com o que ficou lá no Gasômetro, essa ideia de iluminação. Acho que talvez ilumine toda a região ali mesmo, fique melhor para circulação.” (E28)

A “atração de turistas” foi uma justificativa importante entre os respondentes, citada por 43% destes (65 de 151; Tabela 4.19) e por 11,5% dos entrevistados (3 de 26; Tabela 4.20) que avaliaram positivamente. Estes entrevistados explicaram que a restauração dos guindastes deixaria o local atrativo e poderia interessar aos visitantes por contar a história do local: “É parte da história e da cultura, e vai desenvolver o turismo também com essa restauração” (E4).

Ainda, destaca-se entre os entrevistados as seguintes justificativas importantes para as avaliações positivas: “estética do Cais” (23,1% – 6 de 26), “confere aspecto de que o local está sendo cuidado” (19,2% - 5 de 26) e “maior circulação de pessoas na área” (15,4% – 4 de 26) (Tabela 4.20).

Em relação à “estética do Cais”, de acordo com esses entrevistados, a manutenção dos guindastes confere um “ar” industrial e portuário, mantendo o passado da área presente mesmo que o local seja utilizado para outras atividades que não tem relação com a função de porto: “legal, vai continuar aquela estrutura simbolizando a época, acho legal” (E22), “acho que isso é a arquitetura de Porto Alegre, então só traz benefícios” (E24), “dá um ar industrial assim, de porto e tal. Acho que ficaria bem legal” (E25) e “mantém um pouco da história e tem um visual legal” (E10).

A justificativa de que “confere aspecto de que o local está sendo cuidado” foi mencionada pelos entrevistados, explicando que a restauração e iluminação dos guindastes ajudaria a reduzir o aspecto de degradação do local percebido por estes entrevistados: “acho que seria ótimo. Enfim, é a revitalização de um espaço que tá parado” (E20).

Com relação à “maior circulação de pessoas na área”, os entrevistados explicaram que os guindastes restaurados poderiam ser um “atrativo”, um “enfeite” (E14) que atrairia pessoas para o local: “Acho interessante essa parte até, principalmente se for pra preservar o local que já existe porque tu acaba até incetivando as pessoas a visitar e frequentarem (...)” (E5).

4.2.4.6 Setor Armazéns – Uso para cultura e arte popular (Armazéns A e B)

Os resultados revelam, claramente, uma avaliação muito positiva do uso dos armazéns A e B para atividades de cultura e arte popular (Tabela 4.21).

Tabela 4. 21.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para atividades de cultura e arte popular, identificadas através de questionários

Avaliação	
Usos para os armazéns: Atividades de cultura e arte popular (armazéns A e B):	Respondentes 164 (100%)
Muito adequado	115 (70,1)
Adequado	41 (25)
Nem adequado nem inadequado	5 (3)
Inadequado	2 (1,2)
Muito inadequado	1 (0,6)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 156 (100)
Ampliação do acesso à atividades de cultura e arte popular	145 (92,4)
Uso público dos armazéns	134 (85,9)
Compatibilidade entre patrimônio histórico e usos culturais	125 (80,1)
Atração de pessoas para o local	124 (79,5)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 3 (100)
Atividade cultura ok, mas arte popular discordo	1 (33,3)
Acredito que nao teria a demanda necessária para preencher a área	1 (33,3)
População que produz esse material não tem comportamento adequado para utilizar um espaço tão qualificado. Acúmulo de lixo e descaracterização dos ambientes. Tem que privatizar e pagar os custos de man	1 (33,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificavas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.11 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os entrevistados, 83,3% (25 de 30) avaliaram como positivo e apenas 3,3% (1 de 30) (Tabela 4.22) avaliou como negativo, de forma que a avaliação geral é considerada muito positiva.

Tabela 4. 22.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para atividades de cultura e arte popular, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
Com relação aos uso dos armazéns, o que você pensa sobre atividades de cultura e arte popular (armazéns A e B)?	Entrevistados 30 (100)
Positivo	25 (83,3)
Negativo	1 (3,3)
Nem positivo e nem negativo	4 (13,3)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 25 (100)
Ampliação do acesso à atividades de cultura e arte popular	7 (28)
Uso público dos armazéns	6 (24)
Atração de pessoas para o local	5 (20)
Compatibilidade entre patrimônio histórico e usos culturais	4 (16)
Aproveitamento de um espaço atualmente sem uso	4 (16)
Atividade turística	3 (12)
Avaliações negativas	Total 1 (100)
Não há intervenção cultural suficiente para ocupar os armazéns	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, enquanto no Apêndice L – Tabela L.6 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

De acordo com os dados obtidos através dos questionários, os aspectos extremamente importantes que justificam a avaliação positiva são a “ampliação do acesso à atividades de cultura e arte popular” (92,4% - 145 de 156), o “uso público dos armazéns” (85,9% - 134 de 156) e a “compatibilidade entre patrimônio histórico e usos culturais” (80,1% - 125 de 156) (Tabela 4.21).

A “ampliação do acesso à atividades de cultura e arte popular” também foi a principal justificativa entre os entrevistados que avaliaram positivamente (28% - 7 de 25; Tabela 4.22). Estes expressaram um sentimento de que é um tipo de atividade que gostariam de frequentar, além de manifestar que as atividades de cultura e arte popular são relevantes pelo seu impacto na sociedade de maneira geral e que, por isso, ter mais um local para essa finalidade na cidade seria importante:

“(…) eu gosto muito desses aspectos culturais e eu acho que falta isso na cidade, e Porto Alegre é uma cidade maravilhosa, sempre tem show ao ar livre e tal mas, e esses espaços são muito importantes pra população.” (E13)

“Ai, o nosso Porto Alegre tá realmente muito carente de cultura, então seria assim maravilhoso.” (E15)

“Incrível, ainda mais no mundo atual, que a gente mal sabe o que é que arte. Ter uma área voltada pra isso é incrível, como é que eu posso dizer, mostra pro pessoal que gosta da arte né, que tem um espaço pra eles, que são poucos hoje em dia.” (E18)

“Eu acho ótimo ter assim mais eventos culturais, finais de semana trazer atrações, trazer coisas gaúchas assim que é uma coisa nossa, porque isso aqui é uma área bonita, eu acho que sim, é uma coisa bem... eu viria.” (E31)

O “uso público dos armazéns” também foi mencionado pelos entrevistados (24% - 6 de 25; Tabela 4.22) como justificativa, no sentido que percebem os usos para cultura e arte popular como uma forma de tornar o espaço desses armazéns livre para acesso pela população, sem restrições. Conforme explicam os entrevistados:

“Sim é uma sugestão pro povo, o portoalegrense no caso, aqui poderia começar a utilizar, entendeu.” (E26)

“(...) a partir do momento que eu vejo que tem alguma coisa que me atrai, eu posso usar né. Que nem cultura, tem uma biblioteca alguma coisa assim lá dentro, talvez eu não use o cais pra isso, sabe, mas eu posso ir lá pra pegar um livro, alguma coisa.” (E11)

A “compatibilidade entre patrimônio histórico e usos culturais” (16% - 4 de 25; Tabela 4.22) foi mencionada pelos entrevistados como uma justificativa para a avaliação positiva por ser uma possibilidade coerente com a ideia de utilizar a área do Cais para atividades culturais, devido ao caráter histórico que percebem no local. Além disso, os entrevistados remeteram a outros eventos de cultura que recordam ter ocorrido na área do cais: “(...) é porque eu acho que eu me acostumei a ver isso assim, questão da feira do livro lá que eu me lembro que era maravilhoso” (E13) e “tipo que nem tinha as Bienal quando eu era mais novo, eu achava super legal, e tipo numa parte histórica da cidade assim, é meio que cultura interagindo com cultura” (E19).

A “atração de pessoas para o local” (79,5% - 124 de 156; Tabela 4.21) foi um aspecto muito importante para as avaliações positivas dos respondentes e importante entre os entrevistados (20% - 5 de 25; Tabela 4.22). Esta justificativa foi citada pelos entrevistados no sentido de que consideram positivo que a área seja utilizada pelas pessoas e que, para isso, as atividades de cultura e arte popular cumpriram o papel de atrair e conectar os públicos diversos:

“(...) porque faz com que haja uma conexão entre pessoas que queiram a mesma coisa, enfim, incentiva o empreendedorismo, tu incentiva a arte, tu incentiva a cultura, tu pode incentivar a música, tu pode fazer um ambiente ali pra palco aberto, música ao vivo, que é uma coisa que chama público” (E5)”

“Eu acho que seria ótimo porque sendo a entrada principal já atrai o pessoal para entrar e ver todo o entorno.” (E28)

Ainda, o “aproveitamento de um espaço atualmente sem uso” foi um aspecto importante para as avaliações positivas dos entrevistados (16% - 4 de 25; Tabela 4.22), que explicam que as atividades de cultura e arte popular seriam uma forma de converter um espaço atualmente vazio em algo aberto e com utilidade: “já que é uma coisa que tá parada, fechada, acho bem importante investir em cultura” (E3) e “é imagina, uma coisa que tá sem utilidade nenhuma, seria bem legal, pra população em geral” (E6).

4.2.4.7 Setor Armazéns – Uso para comércios – lojas de decoração e serviços (Armazéns A1 a A5 e Armazém B2)

Os dados obtidos através dos questionários revelam uma avaliação do uso dos Armazéns A1 a A5 e Armazém B2 para comércios – lojas de decoração e serviços (Figura 4.4) que pode ser entendida como muito negativa (Tabela 4.23).



Figura 4. 4.: Uso comercial dos armazéns
Fonte: Cais Mauá (2019)

Tabela 4. 23.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para comércios - lojas de decoração e serviços, identificadas através de questionários

Avaliação	
Usos para os armazéns: Comércios - lojas de decoração e serviços (armazéns A1 a A5; armazém B2)	Respondentes 165 (100%)
Muito adequada	21 (12,7)
Adequada	54 (32,7)
Nem adequada nem inadequada	40 (24,2)
Inadequada	37 (22,4)
Muito inadequada	13 (7,9)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 75 (100)

Geração de empregos	66 (88)
Maior circulação de pessoas na área	57 (76)
Atração de turistas	53 (70,7)
Compatibilidade entre patrimônio histórico e lojas de decoração e serviços	34 (45,3)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 50 (100)
Incompatibilidade entre patrimônio histórico e lojas de decoração e serviços	45 (90)
Privatização de área pública	42 (84)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.12 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito inadequado” e “inadequado” atinge um percentual acima de 40% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Por outro lado, os dados das entrevistas revelam uma avaliação para o uso dos armazéns para comércios – lojas de decoração e serviços que pode ser considerada mediana (Tabela 4.24).

Tabela 4. 24.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para comércios - lojas de decoração e serviços, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
Com relação aos uso dos armazéns, o que você pensa sobre comércios - lojas de decoração e serviços (armazéns A1 a A5; armazém B2)?	Entrevistados 30 (100)
Positivo	19 (63,3)
Negativo	4 (13,3)
Nem positivo e nem negativo	7 (23,3)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 19 (100)
Geração de empregos	5 (26,3)
Uso público dos armazéns	3 (15,8)
aproveitamento de um espaço atualmente sem uso	3 (15,8)
nova opção de espaço de lazer	3 (15,8)
movimenta a economia	2 (10,5)
preocupação com a viabilidade econômica destes comércios e serviços	2 (10,5)
Atração de turistas	2 (10,5)
Preocupação com o tipo de mercadorias comercializadas	1 (5,3)
Incompatibilidade entre patrimônio histórico e lojas de decoração e serviços	1 (5,3)
Maior circulação de pessoas na área	1 (5,3)
Avaliações negativas	Total 4 (100)
Privatização de área pública	1 (25)
Incompatibilidade entre patrimônio histórico e lojas de decoração e serviços	1 (25)
Geração de poluição	1 (25)
Não costuma frequentar este tipo de local	1 (25)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais de 60% até 70% a avaliação pode ser considerada mediana, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Os respondentes dos questionários avaliaram o uso dos armazéns para comércios - lojas de decoração e serviços de forma negativa devido à “incompatibilidade entre patrimônio histórico e lojas de decoração e serviços” (90% - 45 de 50) e pela

“privatização de área pública” (84% - 42 de 50) (Tabela 4.23), aspectos de extrema importância.

Em relação à “Incompatibilidade entre patrimônio histórico e lojas de decoração e serviços” (25% - 1 de 4; Tabela 4.24), como explicam alguns entrevistados, o local não seria apropriado para estes tipos de usos comerciais, por estar localizado na orla da cidade, o que não é considerado por estes um local apropriado para tal uso: “Não sei se eu acho que na orla assim funciona muito pra comércio assim sabe, acho que é uma região... não sei se eu frequentaria, sabe. Acho que não é muito propício assim, pra comércio” (E16) e “a questão de lojas de roupa, essas coisas já não combina com o lugar eu acredito né” (E26).

No tocante à “privatização de área pública” (25% - 1 de 4; Tabela 4.24), conforme explicam alguns entrevistados, o fato de os armazéns serem oferecidos para compra ou aluguel por empresas privadas é percebido como uma forma de tornar o acesso ao local direcionado ao público que frequentaria estes comércios para consumir:

“aí eu já acho complicado, porque como eu te disse vai privatizar também. Acho que essa seria uma área que teria que ser de todo mundo mesmo, não de empresas que tem dinheiro pra pagar lá. Acho que tem espaço pra isso, porque Porto Alegre tá crescendo demais com shoppings e essas lojas tem espaços dentro dos shoppings, mas espaços assim [no Cais] acho que tem que ser focado em promoção de espaços onde as pessoas possam ficar tranquilas sem essa questão de consumir, de lojas e tal sabe.” (E13)

“O meu medo também tipo (...) todos os shoppings que tem, ele não é público né porque todos os shoppings existe um dono, alguém que tem horário de fechar e abrir né, então eu acho que tomara que não fique assim aqui, que seja aberto para a população né. (...) Sei lá, outros países que fazem assim fechado, para o público não, vai pegar um certo tipo de pessoa e não mais a população né.” (E31)

Por sua vez, no tocante às avaliações positivas, a justificativa extremamente importante entre as mencionadas pelos respondentes dos questionários foi a “geração de empregos” (88% - 66 de 75; Tabela 4.23). Semelhantemente, a “geração de empregos” também foi a justificativa mais mencionada pelos entrevistados que avaliaram positivamente (26,3% - 5 de 19; Tabela 4.24). Estes entrevistados expressaram que a alocação de lojas e serviços nos armazéns criaria uma demanda de trabalho, gerando empregos, e também que o espaço e o tipo de atividades no cais poderia oferecer oportunidades para trabalhadores autônomos locais, do ramo das artes e do artesanato. Conforme um dos entrevistados explicou: “também uma boa ideia. É um desenvolvimento né. E a população precisa né, as

vezes na informalidade tem vários que tão tralhandando aí, se tem um negócio desses aí tu vem trabalhar, mostrar tuas artes” (E1).

A “maior circulação de pessoas na área” (76% - 57 de 75) e a “atração de turistas” (70,7% - 53 de 75) (Tabela 4.23) foram justificativas de muita importância entre as citadas pelos respondentes do questionário.

A “maior circulação de pessoas na área” foi mencionada por um dos entrevistados (5,3% - 1 de 19; Tabela 4.24). Esta justificativa foi manifestada no sentido de que um uso comercial tornaria a área ativa, permitindo um maior fluxo de pessoas, mas também foi pontuado que seria necessário selecionar comércios que possuíssem relação com o local. Conforme explica um entrevistado:

“Acho que na verdade se mantivesse, porque também tem que ter atrativo pra que as pessoas venham, só a parte cultural as vezes a pessoa não vai acabar vindo (...) Só não pode virar um centro comercial, uma coisa muito shopping. Tem que cuidar o tipo de comercio que vai se fazer ali. Acho que o que for muito industrializado não é interessante pra cá. Acho que teria que pegar o viés mais histórico, cultural, da cidade.” (E4)

Com relação à justificativa da “Atração de turistas”, alguns entrevistados (10,5% - 2 de 19; Tabela 4.24), referiram-se ao uso de espaços comerciais para venda de produtos locais, de forma que isso seria um atrativo para visitantes. Ainda que a avaliação tenha sido favorável em razão da possibilidade de movimentar o turismo, foi citada a preocupação de não tornar a área apenas comercial. Conforme os entrevistados:

“acho que se for um percentual mínimo, de 30% enfim, que não ficar muito poluído só com isso, de souvenir e atrativos turísticos, eu acho tranquilo.” (E2)

“Poderia ter algumas coisas mais culturais assim, algumas coisas tipo assim por exemplo, tu viaja para o Rio e lá tu identifica que é o Rio né, que eles estão vendendo as coisas do Rio, então tipo assim tem Chaveirinho do Rio coisas assim, então acho que deveria ter um espaço visando a área do Rio Grande do Sul né, os Gaúchos, as coisas assim (...)” (E31)

Ainda, a “compatibilidade entre patrimônio histórico e lojas de decoração e serviços” (45,3% - 34 de 75; Tabela 4.23) foi uma justificativa importante para as avaliações positivas dos respondentes do questionário. Esta justificativa foi mencionada pelos entrevistados, porém, especificando que o tipo de lojas compatíveis seriam, na verdade, o comércio de artesanatos, produtos de pequeno produtor e o comércio

local, percebendo como negativa a instalação do tipo de comércio específico (lojas de decoração) que foi mencionado na pergunta:

“Comércio seria também né, tipo da nossa cultura aqui do Rio Grande do Sul, cuia, bombacha, erva, rapaduras de Santo Antônio da Patrulha. (...) decoração, tipo de móveis assim, vender coisas de móveis? não, eu seria meio contra. (...) [ou] a pessoa só traz os móveis que ela quer vender, com decoração, mas artesanato né, sou bem a favor de artesanato.” (E27)

Entre os entrevistados, ainda destacaram-se as seguintes justificativas importantes: “uso público dos armazéns” (15,8% - 3 de 19), “aproveitamento de um espaço atualmente sem uso” (15,8% - 3 de 19) e “nova opção de espaço de lazer” (15,8% - 3 de 19) (Tabela 4.24).

Quanto ao “uso público dos armazéns”, os entrevistados explicaram que a utilização para comércios e serviços possibilitaria o acesso para circular pela área, observar e/ou comprar os produtos dos comércios e que, junto com as demais atividades do projeto, se tornaria mais uma opção de atividade para realizar dentro do Cais e, com isso, “democratizam” (E21) o uso.

Em relação ao “aproveitamento de um espaço atualmente sem uso”, semelhante ao que mencionaram com relação ao uso dos armazéns para atividades culturais, os entrevistados explicaram que a utilização dos armazéns para comércios e serviços poderia dar utilidade ao espaço: “Tipo assim, onde tu ir, onde tu caminhar, onde tu ver coisas, porque do jeito que tá aqui abandonada eu acho que seria melhor né, seria mais proveitoso” (E31).

Quanto à “nova opção de espaço de lazer”, os entrevistados expressam que consideram a atividade de compras como um tipo de lazer, que também envolve circular pelo local e aproveitar a vista: “Tendo espaços, seria bom. Pra ti comprar alguma coisa, pra ti passear, pra lazer né” (E11).

4.2.4.8 Setor Armazéns – Uso para realização de eventos (Armazém A6)

Os dados obtidos através dos questionários revelam que a avaliação do uso do Armazém A6 para a realização de eventos (como casamentos, convenções de empresas, seminários, leilões) pode ser compreendida como muito negativa (Tabela 4.25).

Tabela 4. 25.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para realização de eventos, identificadas através de questionários

Avaliação	
Usos para os armazéns: Realização de eventos (casamentos, convenções de empresas, seminários, leilões) (armazém A6):	Respondentes 165 (100%)
Muito adequada	19 (11,5)
Adequada	46 (27,9)
Nem adequada nem inadequada	38 (23)
Inadequada	46 (27,9)
Muito inadequada	16 (9,7)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 65 (100)
Possibilidade dos eventos aproveitarem a paisagem	44 (67,7)
Geração de empregos	33 (50,8)
Necessidade de mais espaços para eventos na área central	32 (49,2)
Facilidade de acesso aos eventos devido à localização do Cais Mauá	30 (46,1)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 62 (100)
Restrição do acesso público ao Cais em função dos eventos	59 (95,1)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.13 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual abaixo de 50% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Os dados provenientes das entrevistas revelam uma avaliação negativa, com 60% (18 de 30) de entrevistados avaliando positivamente e 10% (3 de 30) avaliando negativamente o uso dos armazéns para a realização de eventos (Tabela 4.26).

Tabela 4. 26.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para realização de eventos, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
Com relação aos uso dos armazéns, o que você pensa sobre realização de eventos (casamentos, convenções de empresas, seminários) (armazém A6)?	Entrevistados 30 (100)
Positivo	18 (60)
Negativo	3 (10)
Nem positivo e nem negativo	6 (20)
Sem resposta	2 (6,7)
Indiferente	1 (3,3)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 18 (100)
Possibilidade dos eventos aproveitarem a paisagem	11 (61,1)
Nova opção de local para eventos na cidade	4 (22,2)
Geração de empregos	2 (11,1)
Necessidade de mais espaços para eventos na área central	1 (5,6)

Avaliações negativas	Total 3 (100)
Restrição do acesso público ao Cais em função dos eventos	2 (66,7)
O projeto já prevê um centro de eventos	1 (33,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais de 50% até 60% a avaliação pode ser considerada negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

As avaliações negativas pelos respondentes dos questionários se deram, fundamentalmente, em razão da “restrição do acesso público ao Cais em função dos eventos” (95,1% - 59 de 62; Tabela 4.25), sendo este, portanto, um aspecto extremamente importante para as avaliações negativas.

Entre os entrevistados, a “restrição do acesso público ao Cais em função dos eventos” (66,7% - 3 de 3; Tabela 4.26) também foi extremamente importante para as avaliações negativas do uso dos armazéns para a realização de eventos. De acordo com os entrevistados, os eventos mencionados como exemplos pressupõem que o espaço seria fechado e alugado para a realização destes eventos, restringindo o acesso apenas aos convidados da pessoa ou instituição organizadora que locasse o espaço:

“(…) tu não deve deixar quase privatizar o local, deixar acessível apenas pra uma parte da sociedade, e sim de um jeito que seja de acesso a todos, pra ti incentivar a arte, a cultura. Tu pode unir as coisas juntos pra que todos consigam frequentar.” (E5)

“É aí eu não acho muito legal. Porque o dinheiro, ele vai comprando tudo né, vai comprando espaço, vai comprando espaço, quando vê a metade dos pavilhões é como eu falei, coisa para fazer dinheiro pessoalmente para empresário, para coisa assim né, eu seria mais a favor de um negócio cultural assim, que todos os porto alegrenses possam mesmo desfrutar do investimento.” (E27)

Por outro lado, as avaliações positivas dos respondentes com relação ao uso dos armazéns para realização de eventos foram justificadas, principalmente, pela “possibilidade dos eventos aproveitarem a paisagem” (67,7% - 44 de 65; Tabela 4.25).

A “possibilidade dos eventos aproveitarem a paisagem” também foi a principal justificativa para as avaliações positivas entre os entrevistados (61,1% - 11 de 18; Tabela 4.26). Conforme explicaram os entrevistados, os elementos naturais da paisagem, tais como o Guaíba e o sol, conferem um potencial para que a área seja

utilizada para eventos como casamentos, formaturas e celebrações em geral, dos quais eles gostariam de participar:

“Bacana, utiliza né, estúdios fotográficos enfim. Por causa do local, é beira do rio (...)” (E2)

“Imagina casar num cais desse todo decorado, com o pôr-do-sol, é lindo né (...)” (E4)

“Ah é um lugar que é bonito, quer dizer, se ficar iluminar, reformar, é um lugar que vai ficar bonito e eu acho interessante, um casamento, um evento por ali.” (E15)

“la ser muito interessante um espaço assim, porque as pessoas querem um lugar bonito e sair da rotina né, daquele restaurante, daquele boteco que tu costuma ir, vai lá e faz o aniversário lá (...)” (E17)

“(...) acho que poderia abrir pra mais um pouco né, tipo assim, me formei na faculdade, é uma áera boa também, ainda mais aqui.” (E18)

“Porque é top a vista do rio, pra casar e tal. Super lindo o lugar.” (E25)

“Bom, gostaria. Casamento Nossa casar aqui ia ser lindo né seria, uma coisa natureza né. Tipo bahh seria lindo assim, mais pelo ambiente, o lugar, o clima, o pôr do sol, fica uma coisa assim... mar né. Eu acho que seria lindo.” (E31)

Ainda, a “geração de empregos” (50,8% - 33 de 65), a “necessidade de mais espaços para eventos na área central” (49,2% - 32 de 65) e a “facilidade de acesso aos eventos devido à localização do Cais Mauá” (46,1% - 30 de 65) (Tabela 4.25) foram justificativas importantes para as avaliações positivas dos respondentes dos questionários.

A “geração de empregos” também foi mencionada por alguns dos entrevistados (11,1% - 2 de 18; Tabela 4.26), no sentido de que a movimentação no espaço com a realização desses eventos implicaria em novas oportunidades de trabalho. Conforme um entrevistado:

“(...) é mais serviço, no caso tem uma grande quantidade de pessoas desempregadas, tudo o que for abrir nessa parte, abrir mais vagas de emprego, seria ótimo. (...) tanto pra gente ter mais áreas pra ir em Porto Alegre, quanto por essa parte de emprego mesmo.” (E6)

“É isso mesmo, tem que gerar renda, gerar trabalho. Porque tudo isso aqui é pra gerar trabalho né.” (E8)

A “necessidade de mais espaços para eventos na área central”, também citada por um dos entrevistados que avaliou positivamente, (5,6% - 1 de 18; Tabela 4.26) foi mencionada indicando uma percepção de que o Centro da cidade carece de espaços que possuam as características do Cais Mauá e que permitam a realização

de eventos: “(...) eu já pensei nisso ali no que eles fizeram ali com o anfiteatro. Se aquilo ali fosse fechado dava pra fazer um congresso ali. Não temos um espaço assim, ficaria legal (E22).

A “facilidade de acesso aos eventos devido à localização do Cais Mauá” foi expressada pelos entrevistados ao longo das entrevistas, não especificamente vinculada ao uso para eventos, mas ao uso da área como um todo. Esta facilidade de acesso seria não apenas em razão da localização central, mas também da conexão com outros transportes existentes que são interligados ao Cais, tais como o trem e o transporte hidroviário.

Ainda, “nova opção de local para eventos na cidade” (22,2% - 4 de 18; Tabela 4.26) foi uma justificativa importante entre as avaliações positivas dos entrevistados, os quais expressaram que apesar de a cidade ter outras opções de espaços para realizar eventos, ter um local para essa finalidade no Cais seria interessante pelo seus diferenciais devidos à paisagem natural e à localização “na parte histórica” (E4).

4.2.4.9 Setor Armazéns – Uso para praça de alimentação (Armazém B1)

Quanto ao uso do Armazém B1 para praça de alimentação (Figura 4.5), a avaliação foi muito positiva entre os respondentes do questionário (Tabela 4.27).



Figura 4. 5.: Uso dos armazéns para praça de alimentação
Fonte: Cais Mauá (2019)

Tabela 4. 27.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para praça de alimentação, identificadas através de questionários

Avaliação	
Usos para os armazéns: Praça de alimentação (armazém B1):	Respondentes

	165 (100%)
Muito adequada	49 (29,7)
Adequada	86 (52,1)
Nem adequada nem inadequada	19 (11,5)
Inadequada	11 (6,7)
Muito inadequada	0 (0)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 135 (100)
Proximidade entre opções de alimentação e espaços de lazer	114 (84,4)
Possibilidade de usufruir da vista para o Guaíba	111 (82,2)
Atração de pessoas para o local	103 (76,3)
Geração de empregos	74 (54,8)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 11 (100)
Poluição ambiental gerada pela comercialização de alimentos	11 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.14 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

No mesmo sentido, os dados obtidos nas entrevistas revelam uma avaliação positiva, com 80% dos entrevistados (24 de 30) avaliando positivamente e apenas 3,3% (1 de 30) avaliando negativamente (Tabela 4.28).

Tabela 4. 28.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para praça de alimentação, identificada através das entrevistas

Avaliação	
Com relação aos uso dos armazéns, o que você pensa sobre praça de alimentação (armazém B1)?	Entrevistados 30 (100)
Positivo	24 (80)
Negativo	1 (3,3)
Nem positivo e nem negativo	5 (16,7)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 24 (100)
Proximidade entre opções de alimentação e espaços de lazer	7 (29,2)
Possibilidade de usufruir da vista para o Guaíba	4 (16,7)
Geração de empregos	3 (12,5)
Atração de pessoas para o local	2 (8,3)
Preocupação com o valor dos alimentos comercializados	2 (8,3)
Nova opção de espaço de lazer	2 (8,3)
Avaliações negativas	Total 1 (100)
Poluição ambiental gerada pela comercialização de alimentos	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, enquanto no Apêndice L – Tabela L.7 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas ficam entre mais de 70% até 80% a avaliação pode ser considerada positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

As justificativas de extrema importância entre as mencionadas pelos respondentes que avaliaram de forma positiva foram a “proximidade entre opções de alimentação

e espaços de lazer” (84,4% - 114 de 135) e a “possibilidade de usufruir da vista para o Guaíba” (82,2% - 111 de 135) (Tabela 4.27).

A “proximidade entre opções de alimentação e espaços de lazer” também foi a principal justificativa para as avaliações positivas conferidas pelos entrevistados (29,1% - 7 de 24; Tabela 4.28). Estes mencionaram que opções para compra de alimentos são importantes principalmente em um contexto de tornar o Cais uma área para o lazer, mas também para dar suporte ao uso atual, pois a alimentação está associada às outras atividades, como explicam os entrevistados:

“(…) vai ter cultura, lazer, esporte, entretenimento, vai ter que ter um lugar, uma praça de alimentação, alguma coisa assim, porque, ahh vou ficar o dia todo, mas que ruim não ter nada pra comer aqui, nem um barzinho” (E11)

“ah praça de alimentação seria legal, porque daí as pessoas poderiam passar a tarde lá, aí no final da tarde fazer um lanche alguma coisa assim, acho que seria interessante, seria mais um espaço que as pessoas pudessem aproveitar né.” (E13)

“Se tem uma praça de alimentação adequada aqui eu ia tomar um suco, comer um sorvete, um refri, fazer um lanche (…)” (E1)

A “possibilidade de usufruir da vista para o Guaíba” também foi citada pelos entrevistados (16,7% - 4 de 24; Tabela 4.28) como justificativa para avaliação positiva. Como explicaram estes entrevistados, o local oferece uma vista agradável e que gostariam de poder contemplar enquanto estivessem fazendo um lanche/uma refeição: “comércio alimentício eu acho que ia ficar legal. É um lugar que tu vai olhar ali, toma um café, vai olhar a paisagem” (E26) e “também, porque pensa só nas mesas voltadas assim pro rio, seria uma coisa bem legal” (E16).

Ainda, a “atração de pessoas para o local” (76,3% - 103 de 135; Tabela 4.27) foi um aspecto muito importante para a avaliação positiva dos respondentes do questionário. Esta justificativa também foi mencionada pelos entrevistados (8,3% - 2 de 24; Tabela 4.28). Para estes entrevistados, a instalação de praça de alimentação serviria como um atrator, contribuindo para a finalidade de aproveitar o local, torná-lo ativo: “legal. Uma coisa que chama as pessoas pra ir pra lá daí aproveita o espaço” (E19); “quanto mais usar aqui melhor. Porque eu acho isso aqui muito abandonado, é uma coisa bonita, acho que tem que trazer a frente da cidade pra cá.” (E10); “acho que é algo que as pessoas iriam procurar. (...), as pessoas comem” (E20).

Adicionalmente, a “geração de empregos” (54,8% - 74 de 135; Tabela 4.27) foi uma justificativa importante para a avaliação positiva dos respondentes do questionário. Esta também foi uma justificativa manifestada por entrevistados (12,5% - 3 de 24; Tabela 4.28), embora com pouca importância, no sentido de que a abertura da praça de alimentação geraria novas oportunidades de emprego, conforme expressou um dos entrevistados: “se um comércio vem para lucrar e trazer emprego é bem vindo” (E30).

Alguns entrevistados destacaram ainda o tipo de alimentos que consideram adequados para serem comercializados nessa praça de alimentação, explicitando que há uma importância que a parte gastronômica também mantenha alguma relação com a identidade do local:

“Acho que tirando, não tendo um McDonalds da vida, tá valendo né. (...) É, acho que teria que ser mais bares, pequenos mesmo assim, pra happy hour assim, não coisas muito grandes.” (E4)

“Eu acho legal, legal mas teria que ser umas comidas assim diferentes, não muito essas coisas de hambúrguer, claro que hoje em dia todo mundo gosta de fast-food, hambúrguer, mas eu acho que algumas comidas assim diferentes, uma coisa assim mais natural, tipo até pelo ambiente também. Lógico que isso é difícil né, mas açaí, espaços assim de frutas né, combina com o ambiente né.” (E31)

“Ah muito justo, seria muito bom tipo ter uma churrascaria, um restaurante, comidas típicas nossas, seria muito bom.” (E27)

Além disso, houveram entrevistados que expressaram a percepção de que uma praça de alimentação no local seria uma opção cara para compra de alimentos e bebidas, o que não consideram adequado:

“Incrível, embora vai ficar caro, vai ser caro praça de alimentação ali. Eu acho que pra ti ter um negócio tu tem que atender todos os públicos.” (E18)

“(...) na prática tu olhando é bonito, tá bem arrumadinho, barzinho. Não sei se a maioria vai poder sentar ali, tomar uma cerveja, pedir uma pizza. Pode ser que sim. Talvez com o tempo eles queiram tirar todo o investimento nos dois primeiros anos, quem abrir ali, aí vão dar nos dedos do povo, da população. Mas talvez com o tempo vá diminuir isso aí, vá cair na realidade brasileira.” (E12)

4.2.4.10 Setor Armazéns – Uso para terminal para barcos (Armazém B3)

Os dados obtidos através dos questionários revelam que o uso do Armazém B3 para terminal para barcos de turismo e transporte foi avaliado de forma muito positiva pelos respondentes (Tabela 4.29).

Tabela 4. 29.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para terminal para barcos de turismo e transporte, identificadas através de questionários

Avaliação	
Usos para os armazéns: Terminal para barcos de turismo e transporte (armazém B3):	Respondentes 165 (100%)
Muito adequado	44 (26,7)
Adequado	97 (58,8)
Nem adequado nem inadequado	19 (11,5)
Inadequado	5 (3)
Muito inadequado	0 (0)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 141 (100)
Ampliação das opções para acesso ao local	113 (80,1)
Maior exploração do Guaíba para transporte hidroviário	109 (77,3)
Atração de turistas	104 (73,7)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 5 (100)
Maior exploração do Guaíba para transporte hidroviário	5 (100)
Para quem?	1 (20)
já tem no gasômetro	1 (20)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.15 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Da mesma forma, entre os entrevistados a avaliação geral do o uso dos armazéns para terminal para barcos de turismo e transporte também foi muito positiva, com 86,7% de avaliações positivas e nenhuma avaliação negativa (Tabela 4.30).

Tabela 4. 30.: Avaliação e principais justificativas para o uso dos armazéns para terminal para barcos de turismo e transporte, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
Com relação aos uso dos armazéns, o que você pensa sobre para terminal para barcos de turismo e transporte (armazém B3)?	Entrevistados 30 (100)
Positivo	26 (86,7)
Negativo	0 (0)
Nem positivo e nem negativo	2 (6,7)
Indiferente	2 (6,7)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 26 (100)
Atração de turistas	7 (26,9)
Maior exploração do Guaíba para transporte hidroviário	7 (26,9)
melhoria das condições do serviço atual de transporte hidroviário	3 (11,5)
Ampliação das opções para acesso ao local	2 (7,7)
A localização central favorece o uso para terminal de barcos de passeio e turismo	2 (7,7)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, enquanto no Apêndice L – Tabela L.8 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

A “ampliação das opções para acesso ao local” (80% - 113 de 141; Tabela 4.29) foi a principal justificativa, de extrema importância para as avaliações positivas pelos respondentes dos questionários.

Quanto à “ampliação das opções para acesso ao local”, os entrevistados que mencionaram esta justificativa (7,7% - 2 de 26; Tabela 4.30) indicaram que o terminal para barcos seria importante como uma alternativa de transporte coletivo para acessar o Cais a partir de outras cidades, como já funciona o Catamarã no local, mas com ampliação de rotas e horários. Conforme explicam os entrevistados: “seria legal também, as pessoas poderiam conhecer a cidade a partir dali, tipo até melhorar o transporte, ir pra Guaíba, enfim, seria uma alternativa bem legal” (E13) e “eu acho ótimo também mais opções, mais horários, às vezes a gente vem aqui e não tem, se tivesse alguma outra coisa para Guaíba também” (E22).

Ainda, a “maior exploração do Guaíba para transporte hidroviário” (77,3% - 109 de 141) e a “atração de turistas” (73,7% - 104 de 141) (Tabela 4.29) foram justificativas muito importantes para as avaliações positivas dos respondentes dos questionários.

A “maior exploração do Guaíba para transporte hidroviário” também foi amplamente citada pelos entrevistados (26,9% - 7 de 26; Tabela 4.30) como justificativa para a avaliação positiva. Estes expressaram um desejo de que o transporte hidroviário fosse mais desenvolvido na cidade e na região metropolitana de Porto Alegre, como uma alternativa ao transporte rodoviário. Segundo os entrevistados: “também, poderia explorar mais. A gente só tem esse aí né. Se tu chega no Rio de Janeiro em Volta Redonda, em outro estado, a cada 15 minutos tem barco pra tudo o que é lado” (E1) e “isso tem que ter não só ali, ao longo da orla tem que ser mais explorado, por que desafoga o trânsito” (E30).

A “atração de turistas” também foi uma das justificativas mais indicadas pelos entrevistados (26,9% - 7 de 26; Tabela 4.30) no sentido de que facilitaria o acesso para visitantes vindos de outras regiões do estado e o próprio turismo local dentro do município de Porto Alegre e vizinhos. Conforme manifestado pelos entrevistados:

“Fica bem atrativo aqui a cidade. Imagina tu vir de fora, de outra cidade, outro estado, outra lugar, outra região, ah olha só como tá Porto Alegre, como tá o Cais do Porto, então te causa uma impressão positiva né” (E11)

“Turismo também eu por exemplo não conheço as Ilhas . Eu nunca viajei de barco por aqui, nunca passei para conhecer” (E29)

Destaca-se que, apesar das avaliações positivas, alguns entrevistados mencionaram preocupação com relação ao valor cobrado por estes barcos de turismo e transporte. De acordo com os entrevistados: “(...) mas aí tudo dependeria do projeto né, provavelmente seria meio caro, porque tem o Catamarã, mas eu acho interessante porque a área é bonita” (E5), “(...) também depende da questão de quanto vai custar isso né. Acho que seria importante também pensar no projeto, para população que vai usar” (E29) e “eu acho bom, claro, eu acho bom, mas dentro de um preço acessível para todo mundo né não visando mais um lucro né” (E31).

4.2.4.11 Setor Armazéns – Hotel (edifício do DEPREC)

Os dados obtidos através dos questionários revelam que a avaliação da restauração do prédio antigo existente entre os armazéns (Figura 4.6) para uso como hotel pode ser considerada muito negativa (Tabela 4.31).



Figura 4. 6.: Prédio antigo existente entre os armazéns

Fonte: <<http://www.videversus.com.br/empresa-da-reforma-do-cais-maua-em-porto-alegre-e-alvo-de-operacao-da-policia-federal/>>. Acesso em: 23 jul. 2020.

Tabela 4. 31.: Avaliação e principais justificativas para a restauração de prédio antigo existente entre os armazéns para uso como hotel, identificadas através de questionários

Avaliação	
Restauração de prédio antigo existente entre os armazéns para uso como hotel:	Respondentes

	165 (100%)
Muito adequada	23 (13,9)
Adequada	32 (19,4)
Nem adequada nem inadequada	29 (17,6)
Inadequada	51 (30,9)
Muito inadequada	30 (18,2)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 55 (100)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	46 (83,6)
Atração de turistas	40 (72,7)
Geração de empregos	28 (50,9)
Preocupação com as condições da estrutura do prédio	17 (30,9)
Necessidade de mais hotéis na área central	11 (20)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 81 (100)
Restrição do acesso público ao prédio em função do uso como hotel	67 (82,7)
Descaracterização do patrimônio histórico e cultural	60 (74,1)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.16 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual abaixo de 50% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Indo de encontro aos dados dos questionários, os dados obtidos através das entrevistas revelam uma avaliação sobre a restauração de prédio para uso como hotel que pode ser entendida como positiva (Tabela 4.32).

Tabela 4. 32.: Avaliação e principais justificativas para a restauração de prédio antigo existente entre os armazéns para uso como hotel, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
O que você acha da restauração de prédio antigo, existente entre os armazéns, para uso como hotel?	Entrevistados 30 (100)
Positivo	23 (76,7%)
Negativo	4 (13,3%)
Nem positivo e nem negativo	3 (10%)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 23 (100)
Aproveitamento da estética do prédio	6 (26,1)
Atração de turistas	6 (26,1)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	5 (21,7)
Utilização de um prédio que já existe e faz parte do contexto	3 (13)
Geração de empregos	2 (8,7)
Avaliações negativas	Total 4 (100)
O prédio poderia ser restaurado mas utilizado para outras atividades	2 (50)
Restrição do acesso público ao prédio em função do uso como hotel	2 (50)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, enquanto no Apêndice L – Tabela L.9 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais de 70% até 80% a avaliação pode ser considerada positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

As avaliações negativas dos respondentes do questionário se deram, fundamentalmente, em razão da justificativa extremamente importante de “restrição do acesso público ao prédio em função do uso como hotel” (82,7% - 67 de 81; Tabela 4.31).

A “restrição do acesso público ao prédio em função do uso como hotel” também foi indicada pelos entrevistados como justificativa para avaliação negativa (50% - 2 de 4; Tabela 4.32). Conforme estes explicam, o uso deste edifício como hotel restringiria o acesso ao edifício àqueles frequentadores do hotel, o que não beneficiaria os moradores da cidade, de forma de que diversificar seu uso poderia ser positivo:

“É talvez espaço salas para alugar para fazer tipo yoga, até para cursos acho que poderia, não ser um prédio só para uma coisa, mas colocaram várias coisas juntas né enfim, ter mais opções e não ter, não sei, só para quem tem dinheiro realmente para se hospedar em um Hotel perto do Rio Guaíba.” (E29)

“tipo assim eu acho que isso deveria ser um público mais aberto assim para a população assim, para nós ser beneficiado, acho que um hotel já é uma coisa mais... não vai ser para o público como o gasômetro ali, vai ser outro público vai ser pessoas, artistas que viajam coisas assim que vão se beneficiar disso aí, não vai ser uma coisa para quem mora aqui ir né.” (E31)

Ainda, a “descaracterização do patrimônio histórico e cultural” (74,1% - 60 de 81; Tabela 4.31) foi um aspecto muito importante para as avaliações negativas dos respondentes dos questionários. A “descaracterização do patrimônio histórico e cultural” foi mencionada por apenas um dos entrevistados, que expressou um receio de que a restauração e o uso como hotel poderiam implicar em alguma modificação nas propriedades arquitetônicas do prédio: “desde que mantenha né, é uma restauração, desde que mantenha a propriedade do prédio, já como ele é antigo” (E3). Nesse sentido, outro entrevistado também expressou que uma restauração deste edifício seria complexa e exigiria cuidado:

“Ah tranquilo, se eles conseguir fazer né, porque eu acho que é difícil, hoje tem tantas exigências de segurança. Vai pegar um prédio desses tu tem que colocar um elevador de última geração, não pode usar o que existe ali. Tu precisa de escada de acesso, que também é cara, não pode fazer um prédio hoje se não tem escadas.” (E22)

A justificativa de que “o prédio poderia ser restaurado mas utilizado para outras atividades” (50% - 2 de 4; Tabela 4.32) foi muito importante entre as avaliações

negativas dos entrevistados. Conforme explica um entrevistado: “acho que um desperdício de um lugar tão bonito que poderia ser usado em cultura pra fazer um hotel” (E2). Nesse sentido, alguns respondentes do questionário também explicitaram ainda usos que sugerem como alternativas para o edifício a ser restaurado, tais como espaços educativos e culturais:

“Esse tipo de edificação requer muitos recursos para restauração e transformação em hotel. É mais adequado transformando-lo em museu da história do comércio fluvial e terrestre de Porto Alegre/RS, com auditório, salas de pesquisa, reserva técnica, exposições permanentes e itinerantes, biblioteca, cinema, bem como local administrativo” (Respondente Nº 298)

“Deveria ser um museu ou algum centro cultural para lembrar a história do local e da função portuária” (Respondente Nº 354)

“Restrição de um espaço público e histórico para fim comercial de grandes empreendedores é desnecessário. A população necessita de espaços abertos, gratuitos, seguros, atividades de lazer, culturais. Isso sim faz a diferença na vida de um ser, não um hotel que não vai ser acessível para a maior parte da população.” (Respondente Nº 381)

Por sua vez, as avaliações positivas foram justificadas principalmente pela “manutenção do patrimônio histórico e cultural” (83,6% - 46 de 55; Tabela 4.31), aspecto de extrema importância entre esses respondentes do questionário. Esta justificativa também foi citada pelos entrevistados (21,7% - 5 de 23; Tabela 4.32) no sentido de que a restauração e o uso como hotel seriam formas de manter as características originais do edifício, consideradas positivas:

“Tá parado, precisa de uma renovação. E o prédio pode ser restaurado... tá, tu não vai demolir, tu vai restaurar, vai aproveitar a cultura que ainda existe nele. Então eu não vejo problema em restaurar ele e transformar num hotel.” (E7)

“Eu acho muito interessante esses prédios antigos mas manter o clássico, manter o clássico dele, manter aquele quadro bonito, manter aquelas paredes bonitas, claro tem que arrumar ele, toda vez, dá uma mão de obra bacana, mas isso é muito interessante, pra manter o centro histórico né, manter um centro histórico.” (E17)

A “atração de turistas” (72,7% - 40 de 55; Tabela 4.31) foi uma justificativa de muita importância para as avaliações positivas dos respondentes do questionário. Ainda, foi importante entre as avaliações positivas dos entrevistados (26,1% - 6 de 23; Tabela 4.32). Alguns destes expressaram que as características do edifício o diferenciariam dos demais hotéis na cidade e que, por isso, tornariam ele uma atração turística:

“Boa ideia que o nosso vizinho ali no Uruguai, e eles tão fazendo isso aí, na Argentina a mesma coisa. (...) [aqui] não tem nem hotéis em prédio antigo e essa visão aqui é mais pra tu, como eu te disse, depois que passa dos 50 anos, teus netos tão vindo, tu leva eles num prédio antigo desses eles vão reviver também. Vão crescendo, vão conhecer a história da cidade né.” (E1)

“Sei lá, parece um negócio meio mal assombrado. Bem retrô assim. É, seria um bom lugar pro turismo.” (E14)

A “geração de empregos” (50,9% - 28 de 55; Tabela 4.31) foi uma justificativa importante para as avaliações positivas dos respondentes do questionário. Essa justificativa também foi citada pelos entrevistados (8,7% - 2 de 23; Tabela 4.32), embora poucos, que expressaram que a abertura de um novo hotel geraria novas vagas de emprego na cidade e que isso seria positivo: “Acho legal. É que nem eu te falei, é tudo a questão dos empregos, entendeu, eu acho que vai render bastante, que vai ter mais empregos pras pessoas” (E15).

Ainda, destaca-se entre os entrevistados a importante justificativa do “aproveitamento da estética do prédio” (26,1% - 6 de 23; Tabela 4.32), conforme explicam os entrevistados, as características arquitetônicas do edifício são consideradas agradáveis e por isso devem ser preservadas:

“Até interessante, seria um atrativo pra cidade. Porque hoje em dia as pessoas gostam de ter experiências novas, e muito que a gente vê daquelas experiências novas de algo que foi antigo, que tem uma história pra contar, então acho que seria uma boa jogada.” (E4)

“Esse prédio tem que ser mantido, eu acho ele top. Eu acho ele bem bacana. A arquitetura dele é bem legal (...).” (E25)

4.2.4.12 Setor Gasômetro – shopping

Os dados obtidos através dos questionários revelam uma avaliação muito negativa da implantação de shopping center no setor gasômetro (Tabela 4.33).



Figura 4. 7.: Shopping center no setor gasômetro
Fonte: Cais Mauá (2019)

Tabela 4. 33.: Avaliação e principais justificativas para a construção de shopping center, identificadas através de questionários

Avaliação	
Construção de shopping center:	Respondentes 160 (100%)
Muito adequada	5 (3,1)
Adequada	9 (5,6)
Nem adequada nem inadequada	10 (6,3)
Inadequada	31 (19,4)
Muito inadequada	105 (65,6)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 14 (100)
Atração de pessoas para o local	10 (71,4)
Geração de empregos	10 (71,4)
Aparência moderna para a cidade	8 (57,1)
Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre	4 (28,6)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural da área	3 (21,4)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 136 (100)
Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre	123 (90,4)
Descaracterização do patrimônio histórico e cultural da área	122 (89,7)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.17 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito inadequado” e “inadequado” atinge um percentual acima de 40% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

As avaliações obtidas através das entrevistas também revelam uma avaliação muito negativa, com apenas 40% de entrevistados expressando uma avaliação positiva e 33,3% de entrevistados expressando uma avaliação negativa sobre o shopping (Tabela 4.34).

Tabela 4. 34.: Avaliação e principais justificativas para a construção de shopping center, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
Com relação ao setor Gasômetro, o que você pensa uso do local para a construção de shopping center?	Entrevistados 30 (100)
O que você acha da aparência do local com a construção do shopping center?	
Positiva	12 (40)
Negativa	10 (33,3)
Nem positiva e nem negativa	8 (26,7)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 12 (100)
Aproveitamento da paisagem natural	4 (33,3)
Aparência moderna para a cidade	4 (33,3)
Atração de pessoas para o local	3 (25)
Iluminação externa do shopping	3 (25)
Preocupação com a poluição gerada pelo shopping	1 (8,3)
Geração de empregos	1 (8,3)
Necessidade de proteção na beirada do passeio	1 (8,3)

Atração de turistas	1 (8,3)
Necessidade de um shopping grande no Centro	1 (8,3)
Uso que possibilita livre acesso	1 (8,3)
Oferecimento de opções de lazer para distintas faixas etárias em um mesmo ambiente	1 (8,3)
Valorização do centro	1 (8,3)
Avaliações negativas	Total 10 (100)
Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre	8 (80)
Existência de outros shoppings próximos	2 (20)
Descaracterização do patrimônio histórico e cultural da área	2 (20)
Atração de pessoas para o local	1 (10)
Preocupação com a poluição gerada pelo shopping	1 (10)
Consumismo	1 (10)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas ficam abaixo de 50% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

As justificativas de extrema importância para as avaliações negativas pelos respondentes do questionário foram o “desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre” (90,4% - 123 de 136) e a “descaracterização do patrimônio histórico e cultural da área” (89,7% - 122 de 136) (Tabela 4.33).

O “desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre” também foi extremamente importante para a avaliação negativa dos entrevistados (80% - 8 de 10; Tabela 4.34). Neste sentido, os entrevistados explicaram que percebem a orla da cidade como um local apropriado para o contato com a natureza e para atividades ligadas à contemplação, lazer e descanso, e que um shopping tornaria o local mais agitado, desfavorecendo este tipo de atividades que consideram apropriadas para o local. Além disso, também mencionaram que o espaço ocupado pelo shopping eliminaria uma grande área ao ar livre que poderia ficar disponível para a realização destas atividades:

“Ai eu acho que seria péssimo. Shopping center no Gasômetro, porque o Gasômetro já é um espaço onde as pessoas vão pra aproveitar o ar livre, tomar um chimarrão de tarde, caminhar, ter uma vida mais ativa, fazer exercício e tal, e acho que criação de shopping ia matar tudo isso aí assim, ia ser bem complicado” (E13)

“(…) aí não fica muito lazer ao ar livre, mais um negócio fechado. Um shopping próximo da água é estranho... E ocuparia um bom espaço que dá pra gente transitar.” (E14)

“Ah eu não sei, acho bem polêmica essa questão de shopping, porque acho que um shopping ele tira toda a relação com o entorno assim (...)” (E16)

“Eu não vejo aqui como shopping center, assim, ponto de shopping. É mais ponto de lazer mais calmo, shopping center pra mim é uma coisa mais, muito movimento de gente o tempo todo, não acho que combina muito.” (E19)

A “descaracterização do patrimônio histórico e cultural da área” também foi citada pelos entrevistados (20% - 2 de 10; Tabela 4.34), os quais expressaram que o shopping não manteria uma relação com os armazéns, prejudicando a harmonia da paisagem:

“há outras áreas da cidade pra usar shopping, não ali, destruir um lugar que é tão bonito, que tem uma história bonita, que é um local, enfim. Tu incentiva o turismo, e vai passear de catamarã, e aí vai ver aquilo ali... Nada a ver assim, eu acho que é desnecessário (...)” (E5)

“Acho que tiraria um pouco a... como eu posso falar, a importância sabe. Eu acho que ficou interessante, mas toda a atenção chama pra ele, nada mais se destaca ao redor.” (E16)

Ainda, destacou-se entre as justificativas importantes para a avaliação negativa dos entrevistados a “existência de outros shoppings próximos” (20% - 2 de 10; Tabela 4.34). Estes entrevistados mencionaram que percebem a existência de muitos shoppings na cidade e, especificamente, o Barra Shopping e o Shopping Praia de Belas como já localizados próximos à orla da cidade, e que estes seriam suficientes para atender a demanda de consumo na região.

Por sua vez, entre as avaliações positivas dos entrevistados foram muito importantes as justificativas de “aproveitamento da paisagem natural” (33,3% - 4 de 12) e “aparência moderna para a cidade” (33,3% - 4 de 12) (Tabela 4.34).

Quanto ao “aproveitamento da paisagem natural”, estes entrevistados se referiram ao aproveitamento do Guaíba como paisagem para atrações que estariam dentro do shopping, como restaurantes, por exemplo: “perto da orla ali, sucesso. Porque o Barra shopping ali (...) não é na beira do rio, é antes da beira do rio, mas tem vários lugares de restaurante, por exemplo, com vista pro rio, muito legal” (E25).

Quanto à “aparência moderna para a cidade”, justificativa também importante para as avaliações positivas dos respondentes dos questionários (57,1% - 8 de 14; Tabela 4.33), os entrevistados explicaram que o shopping funcionaria como um marco na paisagem da cidade, devido à sua relação de proximidade com a água e à iluminação:

“Eu acho que eu nunca vi um shopping assim que fica na beira do mar, então já acaba levando um pouquinho mais Porto Alegre pra um país mais desenvolvido, até porque o modelo aí tá bem lindo.” (E18)

“uma cidade se torna turística no momento em que tu disser assim, Gramado, o que que tu pensa? Tu pensa nas igrejas, tu pensa no pessoal

de lá, tu pensa nas construção. É isso aí. O que que tu pensa na França, Paris? Torre Eiffel né. Então [o shopping] é esse tipo de coisa.” (E22)

“Muito bonito, ficaria bem bonito se fosse esse modelo aqui. Futurístico, questão de iluminação né, na margem do Guaíba (...)” (E27).

Ainda, foram importantes para as avaliações positivas dos entrevistados as justificativas de “atração de pessoas para o local” (25% - 3 de 12) e “iluminação externa do shopping” (25% - 3 de 12) (Tabela 4.34).

A “atração de pessoas para o local”, também importante para as avaliações positivas dos respondentes dos questionários (71,4% - 10 de 14; Tabela 4.33), foi citada pelos entrevistados no sentido de que os shoppings agregam diferentes atividades e equipamentos que são utilizados pelas pessoas, atraindo, com isso, diversos públicos para a área como um todo. Conforme explica um entrevistado:

“Eu acho que um shopping ali só ia aumentar a população, a procura daquela área ali. Porque tudo o que tu faz, onde tem assim ó, a tem um shopping, vamo lá. Ah tem uma praça pra levar criança e tudo, vamo lá. (...) Vai ter lojas, vai ter lugares pra ti brincar. (...) Então quanto mais lugares tu fizer ambiente familiar, ter lugar pra tu levar teu filho, que tu possa brincar, que tu possa comer, que tu possa te divertir, não só teu filho, mas tu também” (E11).

Quanto à “Iluminação externa do shopping”, os entrevistados explicaram que a iluminação tornaria o local mais bonito, refletindo a iluminação externa do shopping na água do Guaíba e possibilitando que este fosse visto de longe na paisagem de quem acessa Porto Alegre pelo Guaíba: “(...) essa questão aqui ó, da iluminação também, que ilumina o Guaíba também, e tu vê de Guaíba pra cá tu já ve o shopping, ia ficar bem interessante” (E26).

4.2.4.13 Espaços abertos – 10 praças

Os resultados revelam uma avaliação muito positiva da instalação de 10 praças (Figura 4.8) na área do Cais Mauá pelos respondentes do questionário (Tabela 4.35).



Figura 4. 8.: Praça no Cais Mauá
Fonte: Cais Mauá (2019)

Tabela 4. 35.: Avaliação e principais justificativas para a instalação de 10 praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes, identificadas através de questionários

Avaliação	
O que você acha da instalação de 10 Praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes?	Respondentes 160 (100%)
Muito adequada	92 (57,5)
Adequada	54 (33,8)
Nem adequada nem inadequada	10 (6,3)
Inadequada	3 (1,9)
Muito inadequada	1 (0,6)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 146 (100)
Ampliação da quantidade de área verde no local	136 (93,1)
Disponibilização de áreas com acesso público	118 (80,8)
Atração de pessoas para o local	114 (78,1)
Preocupação com a segurança no local	47 (32,2)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 4 (100)
Atração de pessoas para o local	1 (25)
Ampliação da quantidade de área verde no local	1 (25)
Preocupação com a segurança no local	1 (25)
Disponibilização de áreas com acesso público	1 (25)
Deterioração do local pelos frequentadores, falta de zelo pelo público, falta de segurança e abandono do local.	1 (25)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.18 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Os dados obtidos através das entrevistas confirmam a avaliação muito positiva. 86,7% (26 de 30) dos entrevistados avaliaram positivamente a instalação de 10 praças, e não houveram avaliações negativas (Tabela 4.36).

Tabela 4. 36.: Avaliação e principais justificativas para a instalação de 10 Praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
Com relação aos espaços abertos do Cais Mauá o que você acha da instalação	Entrevistados

de 10 Praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes?	30 (100)
Positiva	26 (86,7)
Negativa	0 (0)
Nem positiva e nem negativa	4 (13,3)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 26 (100)
Ampliação de espaço disponível para lazer e atividades físicas ao ar livre	15 (57,7)
Atração de pessoas para o local	8 (30,8)
Disponibilização de áreas com acesso público	4 (15,4)
Preocupação com o financiamento e a manutenção das praças	4 (15,4)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, enquanto no Apêndice L – Tabela L.10 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

As avaliações positivas dos respondentes do questionário se deram em razão, fundamentalmente, das justificativas extremamente importantes referentes à “ampliação da quantidade de área verde no local” (93,1% - 136 de 146) e à “disponibilização de áreas com acesso público” (80,8% - 118 de 146) (Tabela 4.35).

A “ampliação da quantidade de área verde no local” foi citada pelos entrevistados, por deixar o ambiente mais bonito, por perceberem que a área verde reduziria os impactos ambientais do uso da área, e por contribuir para aumentar as áreas verdes no centro de Porto Alegre.

A “disponibilização de áreas com acesso público” também foi mencionada pelos entrevistados (15,4% - 4 de 26; Tabela 4.36) que indicaram uma avaliação positiva da instalação de 10 praças. Conforme estes entrevistados, no contexto das demais construções e usos sugeridos pelo projeto como um todo, as praças seriam um espaço que permitiria o acesso por todas as pessoas sem nenhum tipo de restrição:

“E ali é democrático, as pessoas vão ter acesso.” (E12)

“não tem essa coisa de portão restrito pra tu poder ir lá. Vê que é aberto, tu pode caminhar a vontade, as pessoas podem fazer uma caminhada, ficar fazendo voltas e voltas, ou ir e voltar e ir e voltar várias vezes, entendeu, então acho que seria bem bacana (...)” (E26)

Ainda, a “atração de pessoas para o local” (78,1% - 114 de 146; Tabela 4.35) foi uma justificativa muito importante para as avaliações positivas entre os respondentes do questionário. Esta justificativa também foi muito importante entre as avaliações positivas dos entrevistados (30,8%), no sentido de que as praças são

locais que as pessoas procuram para atividades de lazer e atividades físicas, e que isso tornaria o Cais um espaço movimentado e, assim, com vida:

“Eu acho que qualquer lugar que tu faça no centro vai colar, porque tem um fluxo muito grande de gente, e as pessoas querem sair, sabe, sei lá. (...) Qualquer lugar que tu possa sentar e tomar um chimarrão as pessoas vão ir sabe.” (E9)

“Quanto mais fluxo de pessoas nessa orla aqui vai ser interessante pra todos os sentidos né. Por exemplo faz estações de bicicleta, de academia, de coisas, vai movimentar.” (E25)

“Ótimo vai chamar o povo, vai dar vida para o Cais do Porto.” (E30)

Destaca-se, adicionalmente, como justificativa de extrema importância para as avaliações positivas pelos entrevistados, a “ampliação de espaço disponível para lazer e atividades físicas ao ar livre” (57,7% - 15 de 26; Tabela 4.36). Conforme explicado por esses entrevistados, este é um fator importante para a qualidade de vida de modo geral: “eu acho a mesma coisa, acho que quanto mais opções de circulação as pessoas tiverem na cidade (...) acho que é o melhor para todo o entorno e a qualidade de vida” (E28) e “(...) pessoas que moram em cidade grande geralmente se acostumam a ficar dentro do apartamento, fechadas, e eu gosto desses espaços ao ar livre, eu acho que a gente tem que ter mais contato com a natureza” (E29).

Ainda, apesar de avaliar de forma positiva, um aspecto importante mencionado pelos entrevistados foi a “preocupação com o financiamento e a manutenção das praças” (15,4% - 4 de 26; Tabela 4.36). Conforme esses entrevistados, a criação de novas praças também gera a necessidade de recursos para a sua adequada manutenção, e percebem que o fato dos espaços serem abertos ao acesso público os torna vulneráveis ao vandalismo: “(...) por ser espaço aberto, muita gente vai ir (...) ah o vandalismo né, pra cuidar, pra não quebrar, pra não estragar.” (E11).

4.2.4.14 Instalações temporárias

De acordo com os dados dos questionários, a avaliação de instalações temporárias (tais como estruturas para eventos esportivos, circos, parques de diversão e feiras orgânicas) na área do Cais Mauá pode ser considerada positiva (Tabela 4.37).

Tabela 4. 37.: Avaliação e principais justificativas para o uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias, identificadas através de questionários

Avaliação	
O que você acha sobre o uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias (como estruturas para eventos esportivos, circos, parques de diversão e feiras orgânicas)?	Respondentes 160 (100%)
Muito adequada	42 (26,3)
Adequada	79 (49,4)
Nem adequada nem inadequada	19 (11,9)
Inadequada	16 (10)
Muito inadequada	4 (2,5)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 121 (100)
Maior circulação de pessoas na área	101 (83,5)
Oferta de atividades inexistentes na área central	98 (81)
Atração de turistas	80 (66,1)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 20 (100)
Riscos de dano ao patrimônio histórico e cultural	16 (80)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.19 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual entre mais de 70% até 80% a avaliação pode ser considerada positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Os dados provenientes das entrevistas também revelam uma avaliação positiva destas propostas de usos temporários, com 76,7% (23 de 30) de avaliações positivas e 3,3% (1 de 30) de avaliações negativas (Tabela 4.38).

Tabela 4. 38.: Avaliação e principais justificativas para o uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
O que você acha sobre o uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias (como estruturas para eventos esportivos, circos, parques de diversão e feiras orgânicas)?	Entrevistados 30 (100)
Positiva	23 (76,7)
Negativa	1 (3,3)
Nem positiva e nem negativa	6 (20)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 23 (100)
Oferta de atividades inexistentes na área central	7 (30,4)
Maior circulação de pessoas na área	5 (21,7)
Atração de turistas	2 (8,7)
Disponibilização de atividades com acesso público	2 (8,7)
investimento privado	2 (8,7)
Avaliações negativas	Total 1 (100)
Riscos de dano ao patrimônio histórico e cultural	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, enquanto no Apêndice L – Tabela L.11 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais

de 70% até 80% a avaliação pode ser considerada positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

As justificativas de extrema importância para as avaliações positivas pelos respondentes do questionário foram a “maior circulação de pessoas na área” (83,5% - 101 de 121) e a “oferta de atividades inexistentes na área central” (81% - 98 de 121) (Tabela 4.37).

A “maior circulação de pessoas na área” também foi citada pelos entrevistados para justificar as avaliações positivas (21,7% - 5 de 23; Tabela 4.38). Estes entrevistados indicaram que as atividades como eventos esportivos, circos, parques de diversão e feiras orgânicas seriam importantes para movimentar o local e também para atrair a população, fazendo-a conhecer o local após a sua reforma. Conforme os entrevistados: “é uma coisa que vai chamar o povo pra olhar” (E3), “também, trazer pessoas, acho que no início vai ter que ser assim pra chamar né” (E10).

A “oferta de atividades inexistentes na área central” também foi bastante citada pelos entrevistados como justificativa para as avaliações positivas (30,4% - 7 de 23; Tabela 4.38). Estes entrevistados percebem a área central da cidade como um espaço muito edificado e muito comercial, carente de locais para a realização destes eventos voltados ao lazer:

“Sim, ainda mais no centro né, que nós não temos muito espaço pra isso (...) porque aqui em Porto Alegre o centro é muito fechado, ele é muito carregado de prédios, então tendo um lugar próximo, central e que seja aberto assim, acho que seria bem interessante.” (E21)

“la ser diferente. Sim, sim, totalmente diferente, porque tu não tem acesso a isso, circo aqui no centro né, porque é muito prédio, muita coisa comercial,” (E26)

A “atração de turistas” (66,1% - 80 de 121; Tabela 4.37) foi uma justificativa muito importante para as avaliações positivas dos respondentes do questionário. Esta justificativa também foi mencionada pelos entrevistados (8,7% - 2 de 23; Tabela 4.38), no sentido de que tais atividades no cais atrairiam visitantes de outras cidades, e que isso geraria ganhos para a cidade, conforme indica um dos entrevistados: “Ótimo, vai chamar o pessoal de fora, atender investidores promissores” (E30).

Por sua vez, as avaliações negativas foram justificadas pelos respondentes dos questionários, principalmente, pelos “riscos de dano ao patrimônio histórico e

cultural” (80% - 16 de 20; Tabela 4.37), razão também indicada pelo entrevistado cuja avaliação expressada foi negativa (100% - 1 de 1; Tabela 4.38). Conforme este entrevistado, os riscos de danos seriam em função do aumento no fluxo de visitantes: “Acho que não também. É porque eu só consigo pensar nessa parte assim, das pessoas não conseguindo manter, entendeu. Como eu te falei, teria que ser uma coisa muito bem organizada, controlada” (E23).

4.2.5 Síntese da avaliação do projeto para o Cais Mauá

Quanto à avaliação geral do projeto para a área do Cais Mauá, os dados obtidos através dos questionários revelam uma avaliação que pode ser considerada muito negativa, pois apenas 36% das avaliações foram positivas (Tabela 4.39).

Tabela 4. 39.: Avaliação e principais justificativas para o projeto para a área do Cais Mauá, identificadas através de questionários

Avaliação	
O que você achou desse projeto para a área do Cais Mauá?	Respondentes 158 (100%)
Muito adequado	10 (6,3)
Adequado	47 (29,7)
Nem adequado nem inadequado	42 (26,6)
Inadequado	44 (27,8)
Muito inadequado	15 (9,5)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 57 (100)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	47 (82,4)
Maior facilidade para acessar às paisagens naturais da orla	40 (70,2)
Aparência moderna para a cidade	21 (36,8)
Exploração comercial do patrimônio histórico e cultural	16 (28,1)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 59 (100)
Descaracterização do patrimônio histórico e cultural	51 (86,4)
Exploração comercial do patrimônio histórico e cultural	39 (66,1)
Maior dificuldade para acessar às paisagens naturais da orla	32 (54,2)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, estando no Apêndice K – Tabela K.20 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual abaixo de 50% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os entrevistados as avaliações positivas para esse projeto foram menores do que 60% e, portanto, a avaliação pode ser considerada negativa (Tabela 4.40).

Tabela 4. 40.: Avaliação e principais justificas para o projeto para a área do Cais Mauá, identificadas através das entrevistas

Avaliação	
Para resumir, o que você acha desse projeto?	Entrevistados 26 (100)
Positivo	15 (57,7)
Negativo	0 (0)
Nem positivo e nem negativo	11 (42,3)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 15 (100)
Torna o espaço ativo e permite que a população utilize o Cais	4 (26,7)
Discorda da implantação do shopping	3 (20)
Preocupação com a demora e com a concretização de fato da requalificação	3 (20)
Tornar o local um ponto turístico	2 (13,3)
Melhoria em relação às condições atuais	2 (13,3)
Exploração comercial do patrimônio histórico e cultural	1 (6,7)
Maior facilidade para acessar as paisagens naturais da orla	1 (6,7)
Discorda da implantação dos edifícios	1 (6,7)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais de 50% até 60% a avaliação pode ser considerada negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

A “descaracterização do patrimônio histórico e cultural” (86,4% - 51 de 59; Tabela 4.39) foi uma justificativa de extrema importância para as avaliações negativas indicadas pelos respondentes do questionário.

Quanto à “descaracterização do patrimônio histórico e cultural”, observa-se que ao longo das avaliações individuais das propostas, 4 foram percebidas como elementos que descaracterizariam o patrimônio da área do Cais: a construção dos 3 edifícios no setor docas (Tabela 4.11) e a construção do shopping center no setor Gasômetro (Tabelas 4.33 e 4.34), principalmente, mas também o uso do edifício do DEPREC como hotel (Tabela 4.31) e, em menor medida, o uso do Cais para instalações temporárias (Tabelas 4.37 e 4.38). Assim, a proposta das novas construções dos 3 edifícios e do shopping, bem como usos percebidos com potencialmente danosos ao patrimônio parecem ter contribuído para a avaliação negativa do projeto como um todo. Conforme expressou um respondente do questionário ao comentar sobre o projeto, os elementos que descaracterizam o patrimônio são considerados incoerentes com a paisagem: “o projeto para o setor das docas é uma incoerência com o patrimônio histórico do local” (Respondente Nº 205).

A “exploração comercial do patrimônio histórico e cultural” (66,1% - 39 de 59; Tabela 4.39) foi uma justificativa muito importante para as avaliações negativas dos respondentes do questionário. Esta justificativa também foi mencionada por um dos

entrevistados, expressando receio de que as instalações comerciais previstas para a área poderiam prejudicar a identidade do Cais, tornando o local semelhante a outros espaços comerciais que não possuem as mesmas peculiaridades relacionadas à história da cidade:

“acho que a questão de não virar um comércio como todos os outros, explorar mais a questão mesmo cultural e turística do espaço. Acho que é isso. Na verdade só tirar a parte de comércio assim, comércio mais frio, digamos assim, e trabalhar mais a questão humana de se sentir bem no local que tu tá.” (E4)

Ainda, como expressa um dos respondentes, a construção de grandes espaços comerciais, como os shoppings, não visa um benefício geral da população e, por isso, a exploração comercial do patrimônio histórico e cultural não condiz com o que esperam ser o adequado para o Cais:

“Até pq o Barra Shopping e o Praia de Belas já são mais do que suficientes para suprir a região da Orla. Fora que a construção desses comercios vão revitalizar o Cais para as grandes empresas e empreendimentos e não para a população, que é o que deveria ser o foco nesse projeto.” (Respondente Nº 177)

A “maior dificuldade para acessar as paisagens naturais da orla” (54,2% - 32 de 59; Tabela 4.39) foi uma justificativa importante para as avaliações negativas dos respondentes do questionário. Entre os comentários feitos pelos respondentes sobre o projeto, este aspecto foi bastante mencionado, indicando que, conforme suas percepções, a partir desse projeto o Cais como um todo não será direcionado ao acesso geral pela população e que, por isso, uma parte das pessoas poderia ter dificuldades para acessar as paisagens naturais da orla na área do Cais. Além disso, o fato de alguns itens do projeto obstruírem parte da vista para o Guaíba foram citados como impeditivos para acessar às paisagens naturais. Conforme os respondentes:

“Acho que esse projeto está sendo realizado para uma parcela pequena da população que poderá usufruir do espaço na sua amplitude por ter condições financeiras, retirando das pessoas menos favorecidas a possibilidade de usufruir de um espaço tão bonito e importante da cidade. Sou contra este projeto.” (Respondente Nº 220).

“O projeto é pro público, mas ao mesmo tempo joga elementos privados, como a construção de shopping, estacionamentos, e etc. Pouco me espantaria se uma área projetada pra ser pública viesse a ser privada em um projeto desses.” (Respondente Nº 135).

“Seria um bom empreendimento se houvesse apenas a parte de restauração/manutenção do patrimônio histórico da cidade de Porto Alegre. Mas é incoerente tornar este espaço público em um bem privado, com a construção de hotéis, shoppings e estacionamentos privativos. Acredito que a construção de espaços de lojas acaba restringir o livre acesso de pessoas que não possuem tanto poder de compra.” (Respondente N° 363).

“O projeto parece bem interessante, pois visa a manutenção do cais, mas não concordo com a construção de prédios comerciais e shopping, pois acabam estragando a vista do por do sol que é o que Porto Alegre tem de melhor.” (Respondente N° 110).

Por sua vez, as avaliações positivas se deram, principalmente, pela “manutenção do patrimônio histórico e cultural” (82,4% - 47 de 57; Tabela 4.39), justificativa de extrema importância. A justificativa de “manutenção do patrimônio histórico e cultural” parece ser coerente com a identificação do Cais predominantemente como um “patrimônio histórico e cultural de Porto Alegre” (Tabela 4.1) e com o que alguns entrevistados (E8 e E23) manifestaram ao longo da entrevista, sobre a falta de manutenção e reformas no Cais, como por exemplo a existência de armazéns destelhados, que poderia ser mitigada com a implantação do projeto.

A “maior facilidade para acessar as paisagens naturais da orla” (70,2% - 40 de 57; Tabela 4.39) foi uma justificativa de muita importância para as avaliações positivas indicadas pelos respondentes do questionário. Esta justificativa também foi citada por um dos entrevistados (6,7% - 1 de 15; Tabela 4.40) que avaliou positivamente o projeto como um todo.

Destaca-se, ainda, que 26,7% dos entrevistados (4 de 15; Tabela 4.40) que avaliaram positivamente o projeto justificaram a avaliação em razão de que ele “torna o espaço ativo e permite que a população utilize o Cais”, o que também vai ao encontro da manutenção do espaço e da maior facilidade para acessar as paisagens da orla. Conforme explicam estes entrevistados, sua avaliação positiva se dá por uma percepção de melhora a partir da comparação entre a implementação deste projeto e a situação atual do Cais sem nenhuma intervenção:

“Eu achei legal a ideia de aproveitar melhor o Cais mauá, que eu acho que não é tão bem aproveitado. Só tipo, ver pra qual lado querem ir mesmo, dá pra ver que querem ir mais pra um lado comercial e hotel assim, que é uma coisa que não me atrai. Acho que uma coisa mais de lazer seria mais legal. Mas sinceramente, se é pra ficar como tá, que vire um lugar comercial.” (E19)

“(…) porque ele tá arrumado né, é que eu acho que qualquer coisa aqui fazendo hoje estaria arrumado” (E31)

Adicionalmente, ainda que tenham feito avaliações positivas, duas críticas importantes foram mencionadas pelos entrevistados: “discorda da implantação do shopping” (20% - 3 de 15), indicando que este seria um aspecto que removeriam do projeto, se pudessem, e a “preocupação com a demora e com a concretização de fato da requalificação” (20% - 3 de 15) (Tabela 4.40), referindo-se ao sentimento de que as intervenções urbanas não costumam ser tão rápidas quanto gostariam.

Por sua vez, foi identificada a existência de diferenças estatisticamente significativas (Kendall's W, $\text{Chi}^2 = 1187,785$, sig = 0,000) entre as avaliações das 14 propostas do projeto para o Cais Mauá pelos respondentes dos questionários. Assim, o uso dos armazéns para atividades de cultura e arte popular é, claramente, a proposta melhor avaliada, seguido pela restauração e iluminação de guindastes históricos, a instalação de 10 Praças e a restauração da praça com 4,2 mil m² na terceira doca (Tabela 4.41). Por outro lado, a construção de shopping center, dos 3 edifícios e do estacionamento são as 3 propostas pior avaliadas.

Tabela 4. 41.: Avaliações das 14 propostas e média dos valores ordinais obtidas pelo teste Kendall W

Propostas avaliadas	Média dos valores ordinais
Usos para os armazéns: Atividades de cultura e arte popular (armazéns A e B)	11,11
Restauração e iluminação de guindastes históricos	10,43
Instalação de 10 Praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes	10,40
Restauração de praça com 4,2 mil metros quadrados na terceira doca	10,31
Restauração do prédio antigo na terceira doca para uso como centro de eventos (convenções, atividades culturais)	9,31
Usos para os armazéns: Praça de alimentação (armazém B1)	8,90
Usos para os armazéns: Terminal para barcos de turismo e transporte (armazém B3):	8,86
Uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias (como estruturas para eventos esportivos, circos, parques de diversão e feiras orgânicas)	8,14
Usos para os armazéns: Comércio - lojas de decoração e serviços (armazéns A1 a A5; armazém B2);	6,36
Usos para os armazéns: Realização de eventos (casamentos, convenções de empresas, seminários, leilões) (armazém A6)	5,88
Restauração de prédio antigo existente entre os armazéns para uso como hotel	5,39
Construção de estacionamento com 2.036 vagas na terceira doca	4,70
Construção de 3 edifícios de até 100m de altura para uso como escritórios e hotel	2,73
Construção de shopping center	2,50

Nota: quanto maior o valor, melhor a avaliação.

Comparando as avaliações positivas e negativas de todas as propostas, de acordo com os dados dos questionários e das entrevistas, a proposta mais bem avaliada do projeto foi o uso dos armazéns para atividades de cultura e arte popular (Figuras 4.9 e 4.10), indo ao encontro do que foi manifestado pelos respondentes e entrevistados como aquilo que gostariam que existisse na área do Cais (Tabelas 4.3 e 4.4).

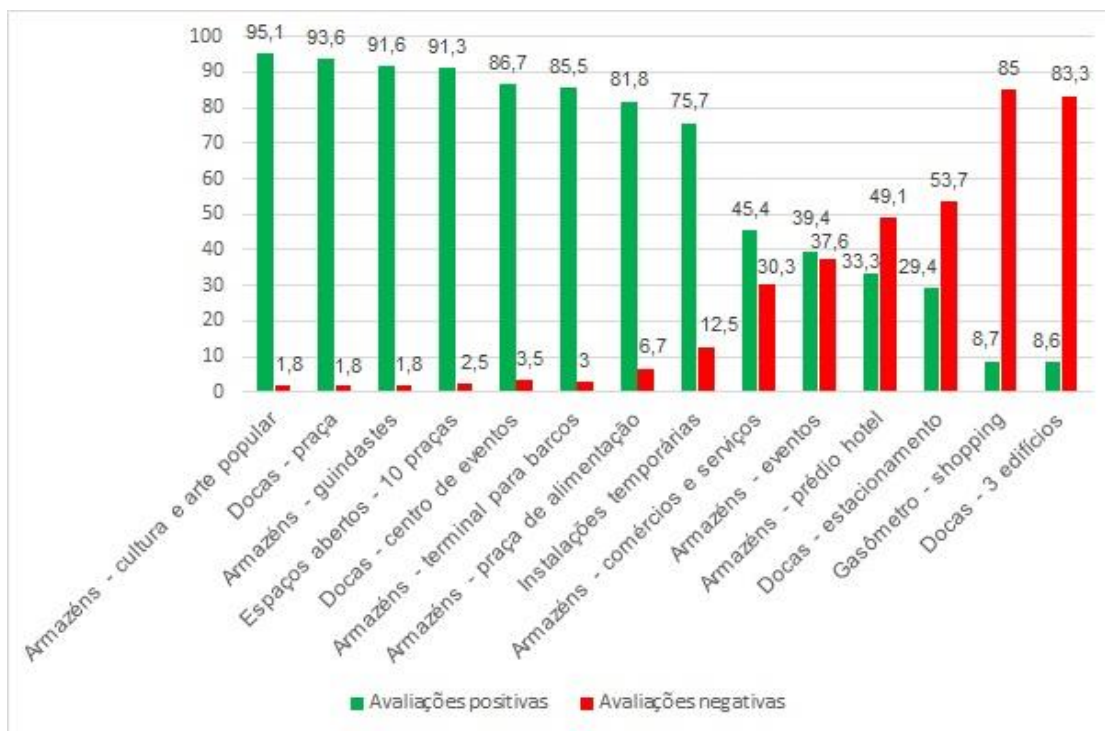


Figura 4. 9.: Avaliação das propostas do projeto para o Cais Mauá identificada através de questionários
Fonte: elaborado pela autora.

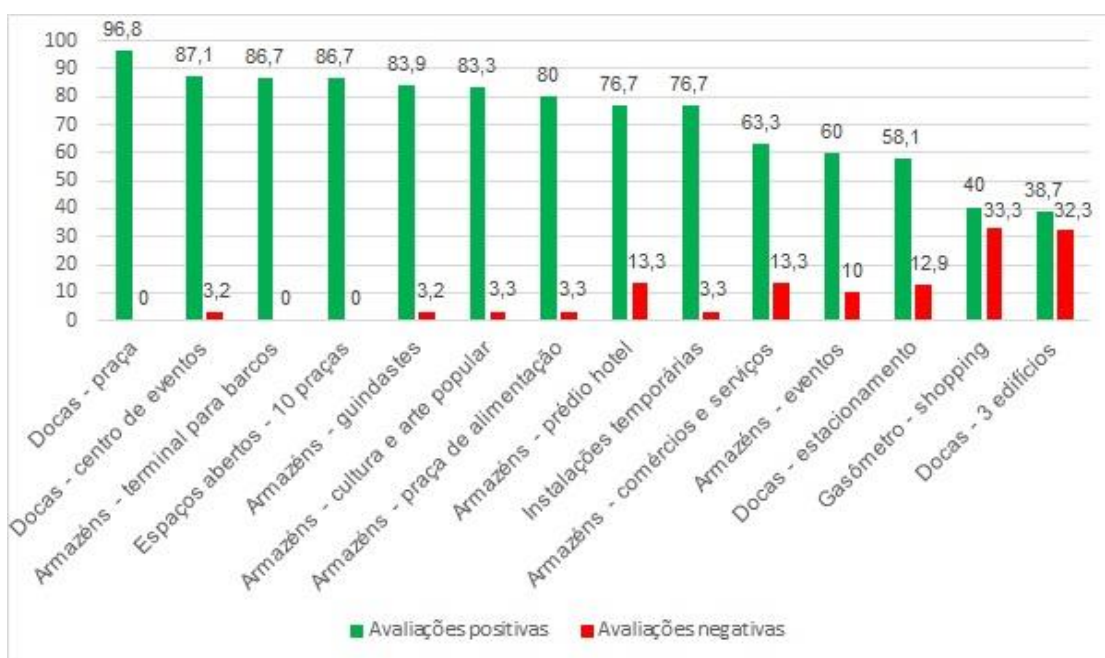


Figura 4. 10.: Avaliação das propostas do projeto para o Cais Mauá identificada através das entrevistas
Fonte: elaborado pela autora.

Com isso, observa-se que as propostas que envolvem os espaços abertos, tanto restaurados quanto novos espaços implementados, são muito bem avaliadas para a área do Cais Mauá. Adicionalmente, estão entre as mais bem avaliadas as propostas que se referem à realização de eventos, atividades culturais no Cais, e à

restauração de elementos que preservam a identidade do local (principalmente os guindastes, mas também o edifício do DEPREC). Assim, estas propostas condizem com as aspirações e desejos manifestados pelos indivíduos, tais como o uso dos armazéns voltados às atividades artísticas e culturais, as praças, realização de eventos como feiras artesanais. Por outro lado, a construção dos 3 edifícios, do shopping e do estacionamento foram considerados os aspectos mais negativos do projeto. Estas propostas se referem a elementos que não foram importantes entre aqueles espontaneamente indicados como aspirações e desejos para a área do Cais. Ainda, propostas como os usos dos armazéns para comércios e para eventos foram avaliadas como muito negativas pelos respondentes e, respectivamente, como mediana e negativa pelos entrevistados. Contudo, as explicações dadas pelos respondentes dos questionários e pelos entrevistados indicam que aspectos destas propostas necessitariam ser repensados, tais como o tipo de comércio e a possível restrição de acesso.

No tocante aos elementos do projeto que serão construções novas no local, agregadas em função do projeto oriundo da parceria, caso dos edifícios de até 100m de altura e do shopping, observa-se a presença de elementos simbólicos nas avaliações, pois estas são fortemente justificadas por aspectos externos ao espaço. Assim, elementos simbólicos foram detectados principalmente nas avaliações positivas desses itens, mas também em avaliações negativas. Nas poucas avaliações positivas, o shopping e os edifícios na orla da cidade são bastante associados à geração de empregos e a uma aparência moderna para a cidade, principalmente por vincularem edifícios altos à tecnologia e às paisagens de outras cidades que são percebidas como locais desenvolvidos. Por sua vez, nas muitas avaliações negativas, foi visível a associação dos edifícios com a ideia de privatização, mais em função da restrição de acesso do que por entenderem que se trata de uma transferência da propriedade da área para o setor privado, e também à ideia de consumismo, no caso do shopping. Apesar de o estacionamento no setor das docas também ser uma edificação nova a ser inserida no local, não se observou aspectos simbólicos relevantes em sua avaliação. Portanto, os aspectos simbólicos parecem ter mais peso para as avaliações positivas de novos elementos na paisagem gerados a partir do projeto de intervenção para o Cais Mauá, do que para as avaliações negativas.

Referente ao processo que deu origem a este projeto, o processo de intervenção no Cais Mauá foi estabelecido através da celebração de contrato de arrendamento da área entre o Governo do Estado do RS e um Consórcio de Empresas. Com isso, observa-se que propostas como a construção dos 3 edifícios no setor docas e do shopping center no setor gasômetro, que eram consideradas pelo consórcio como necessários para a sustentabilidade econômica da área (permitindo o pagamento do arrendamento do local e o lucro do consórcio), coincidiram com os aspectos pior avaliados nesse projeto. Portanto, existe uma contradição clara entre estas propostas e os desejos da população, revelando que tais desejos não foram considerados tanto pelo Governo do Estado, ao não fornecer orientações para o projeto com base no interesse público, quanto pelo parceiro privado, que é o autor destas propostas apresentadas.

Em relação às competências atribuídas aos setores público e privado nesse processo, pelo que se pôde observar conforme o desenvolvimento até o rompimento do contrato, inicialmente coube às empresas e consórcios interessados elaborarem estudos e apresentarem propostas de plano de negócios, atendendo a um Processo de Manifestação de Interesse (PMI) lançado pelo Governo do Estado. O poder público exerceu as funções de: elaborar os editais e o regime urbanístico, de avaliar e selecionar o estudo e, posteriormente, selecionar o consórcio de empresas, além do acompanhamento do projeto pela prefeitura através da expedição de licenças. Enquanto isso, ao consórcio escolhido coube: a elaboração do projeto, a elaboração e apresentação dos estudos de viabilidade urbanística e, caso houvesse o prosseguimento do processo, se encarregaria também da gestão do espaço e do pagamento anual pelo uso da área. Desta forma, o projeto de intervenção urbana para a área foi desenvolvido a partir da proposta econômica, isto é, do plano de negócios selecionado a partir do PMI, o que parece explicar a predominância de elementos rentáveis ao parceiro privado nos três setores do projeto: no setor docas, espaços para exploração comercial ocupam grande parte das 3 Docas, com os edifícios para escritórios, hotel e o estacionamento; no setor armazéns, 6 dos 10 armazéns seriam ocupados com lojas de decoração e serviços, e no setor gasômetro a quase totalidade da área seria ocupada com a construção do shopping.

Concluindo, o planejamento conjunto entre os setores público e privado com relação à requalificação do Cais Mauá resultou em um projeto de intervenção que foi

elaborado pelo consórcio de empresas privadas com base em um plano de negócios. Desta forma, verifica-se que esse processo permitiu que usos rentáveis ao parceiro privado fossem priorizados no projeto de intervenção urbana em área de interesse público, em detrimento de espaços abertos para atividades como lazer, contemplação da paisagem, áreas verdes e espaços para atividades artísticas e culturais, o que seria o mais desejável de acordo com os dados de respondentes e entrevistados que participaram desta pesquisa.

4.3 AVALIAÇÃO DO PROJETO PARA O TRECHO 1 DA ORLA

4.3.1 Imagem que a população tem do Trecho 1 da Orla

Os resultados obtidos através dos questionários indicam que “local para ver o pôr do sol e para ter contato com a natureza” (83,5% - 132 de 158) e “local para lazer com amigos e/ou família” (81,6% - 129 de 158) são aspectos extremamente importantes que compõem a imagem do Trecho 1 para os respondentes (Tabela 4.42).

Tabela 4. 42.: Imagem do Trecho 1 da Orla identificada através de questionários

O que você pensa sobre a área do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla?	Respondentes 158 (100%)
Local para ver o pôr do sol e para ter contato com a natureza	132 (83,5)
Local para lazer com amigos e/ou família	129 (81,6)
Ponto turístico de Porto Alegre	126 (79,7)
Local para prática de exercícios físicos	112 (70,9)

Nota: constam na tabela os aspectos mencionados por, pelo menos, 20% dos respondentes, enquanto no Apêndice K – Tabela K.21 constam todos os aspectos; são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 40% dos respondentes.

Assim, observa-se que o principal aspecto é a relação da área com a sua paisagem natural, que permite poder contemplar o Guaíba e o pôr do sol (Figura 4.11), o que também foi mencionado pelos entrevistados (6,7% - 2 de 30; Tabela 4.43): “foi um grande empreendimento assim da cidade ter feito isso aqui. Pela obra, pelo pôr do sol, pelo rio” (E33) e “positivo é o pôr do sol né, poder vir passear, curtir um pouco, e isso é muito bom. O contato com a natureza é bem importante” (E40).



Figura 4. 11.: Usuários do local contemplando o pôr do sol
Fonte: a autora (2020)

Tabela 4. 43.: Imagem do Trecho 1 da Orla identificada através de entrevistas

O que você pensa sobre a área do Trecho 1 da Orla do Guaíba (entre o Gasômetro e a Rótula das Cuias)?	Entrevistados 30 (100%)
Área reformada/revitalizada	8 (26,7)
Área carente de arborização	7 (23,3)
Local para lazer com amigos e/ou família	6 (20)
Área bem iluminada	3 (10)
Local para prática de exercícios físicos	3 (10)
Local bonito	2 (6,7)
Ponto turístico de Porto Alegre	2 (6,7)
Local para ver o pôr do sol e para ter contato com a natureza	2 (6,7)

Nota: constam na tabela os aspectos mencionados por, pelo menos, 5% dos entrevistados, enquanto no Apêndice L – Tabela L.12 constam todos os aspectos; são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 15% dos entrevistados.

Referente ao Trecho 1 como um “local para lazer com amigos e/ou família”, um entrevistado que acompanhava uma criança brincando no local comentou: “eu acho que é bem bom né, pra passear, pra dar uma caminhada, a gente gosta, ela também gosta bastante” (E40), demonstrando que a área é considerada apropriada para diversas faixas etárias. Ainda, conforme outro entrevistado: “se tornou um lugar bem agradável de vir no final da tarde, com a família ou com todo mundo assim” (E32).

Adicionalmente, são aspectos muito importantes para os respondentes o Trecho 1 da Orla enquanto um “ponto turístico de Porto Alegre” (79,7% - 126 de 158) e “local para prática de exercícios físicos” (70,9% - 112 de 158) (Tabela 4.42).

O Trecho 1 também é lembrado como um “ponto turístico de Porto Alegre” pelos entrevistados (6,7% - 2 de 30; Tabela 4.43), considerado “o cartão postal de Porto Alegre” (E52), por oferecer um espaço de lazer com a vista do pôr do sol: “acho que

querendo ou não é um ponto turístico, as pessoas quando vêm para cidade acabam curtindo aqui quando vem, ver o pôr do sol, entao é bem massa assim” (E56). Ainda, um entrevistado menciona que no local é possível identificar a presença de visitantes turistas: “durante a semana quando eu venho (...) sempre tem bastante turista nessa época, a gente consegue ouvir línguas diferentes” (E51).

A associação do local à “prática de exercícios físicos”, também indicada pelos entrevistados (10% - 3 de 30; Tabela 4.43), demonstra que o Trecho 1 é lembrado como um espaço apropriado para tais atividades, de acordo com os entrevistados: “eu acho que principalmente para a gente que mora aqui [no Centro] é um lugar que tu pode vir caminhar (...), a gente não teria onde fazer esporte urbano” (E50), e “pelo menos pra dar uma caminhada, fazer um exercício né” (E35).

Entre os entrevistados, predominou o importante aspecto “área reformada/revitalizada” (26,7% - 8 de 30; Tabela 4.43), pois estes entrevistados fizeram comparações entre as situações anterior e posterior à reforma, destacando principalmente como a intervenção proporcionou uma estética mais agradável ao local, novos espaços para sentar e condições para o uso noturno da área:

“Acho que tá lindo, porque aqui há uns 10 anos atrás não era tão bonito como tá agora. Ficou muito legal, revitalizado.” (E36)

“(...) isso aqui era uma área morta, antigamente. Antigamente tu não poderia vir esse horário na orla, não tinha como.” (E38)

“(...) eu venho há muitos anos na verdade aqui, mas eu acho que ficou mais utilizável, digamos assim né, ficou bem bacana, a estrutura que criaram, restaurantes, enfim, acho que dá pro pessoal usar mais.” (E46)

“Ficou legal, ficou jóia perto do que era né, era só barro vermelho.” (E52)

“(...) de alguma forma a gente já frequentava aqui e eu acho que essa implementação dessa parte aqui também acho que fez com que as pessoas curtissem mais esse lugar (...)” (E57)

Destaca-se, ainda, outro aspecto importante entre os citados pelos entrevistados (23,3% - 7 de 30; Tabela 4.43), o Trecho 1 enquanto uma “área carente de arborização”, revelando que para os entrevistados esta carência é um dos principais aspectos associados à imagem do local: “Eu acho ótima, eu só penso que poderia ser plantado árvores aqui já grandes né, dá pra transplantar, trazer pra cá e plantar pra ter sombra, porque não tem sombra” (E58). Ainda, conforme expressou um desses entrevistados, a percepção é de que “se esqueceram das árvores” (E49) ao realizar a requalificação.

4.3.2 Aspirações e desejos da população para o Trecho 1 da Orla

Os dados obtidos através dos questionários revelam que “área verde” (74,7% - 118 de 158), “bancos para sentar” (70,3% - 111 de 158), “atividades artísticas e culturais” (66,5% - 105 de 158) e “ciclovía” (64,6% - 102 de 158) são aspirações e desejos muito importantes para o Trecho 1 da Orla (Tabela 4.44).

Tabela 4. 44.: Aspirações e desejos da população para o Trecho 1 da Orla identificados através de questionários

O que você gostaria que existisse na área do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla?	Respondentes 158 (100%)
Área verde	118 (74,7)
Bancos para sentar	111 (70,3)
Atividades artísticas e culturais	105 (66,5)
Ciclovía	102 (64,6)
Mirantes	93 (58,9)
Pista para caminhada	93 (58,9)
Cafés	83 (52,5)
Equipamentos de recreação para crianças	68 (43)
Bares	65 (41,1)
Academia ao ar livre	63 (39,9)
Quadras esportivas	62 (39,2)
Barcos de passeio	60 (38)
Pista de skate	46 (29,1)
Restaurantes	40 (25,3)

Nota: constam na tabela os aspectos mencionados por, pelo menos, 20% dos respondentes, enquanto no Apêndice K – Tabela K.22 constam todos os aspectos; são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 40% dos respondentes.

“Área verde” também foi muito citada (36,7% - 11 de 30; Tabela 4.45) pelos entrevistados, revelando-se como um aspecto muito importante e o principal desejo para o Trecho 1 da Orla:

“Árvores. Praticamente tudo a mesma coisa, só ta faltando árvores. Não até que eu acho que a reforma ficou bem, ficou boa, mas faltou árvores.” (E44)

“Eu não sei se eu mudaria alguma coisa. Acho que tinha que ter um pouco mais de árvores porque nos dias que são muito quentes não dá pra vir muito cedo pra cá. Tem que esperar mais o entardecer pra gente poder ficar mais sossegado né, a questão do calor. Acho que seria essa a mudança. Ter umas partes com mais sombra.” (E45)

Tabela 4. 45.: Aspirações e desejos da população para o Trecho 1 da Orla identificados através das entrevistas

O que você gostaria que existisse na área do Trecho 1 da Orla do Guaíba?	Entrevistados 30 (100%)
Área verde	11 (36,7)
Bancos para sentar	5 (16,7)
Equipamentos de recreação para crianças	5 (16,7)
Atividades artísticas e culturais	3 (10)
Academia ao ar livre	2 (6,7)
Pista de skate	2 (6,7)
Quadras esportivas	2 (6,7)

Quiosques	2 (6,7)
Exatamente o que existe atualmente	2 (6,7)

Nota: constam na tabela os aspectos mencionados por, pelo menos, 5% dos entrevistados, enquanto no Apêndice L – Tabela L.13 constam todos os aspectos; são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 15% dos entrevistados.

Assim, quanto aos “bancos para sentar”, também mencionados pelos entrevistados (16,7% - 5 de 30; Tabela 4.45), estes foram citados de forma complementar aos bancos e arquibancadas existentes: “mais bancos pro pessoal sentar. Acho que isso (...) só pra complementar mesmo” (E32) e “eu acho que mais lugares para sentar sabe mas bancos assim, porque esse aqui eu acho ruim” (E60).

Ainda, observa-se que, entre os elementos muito importantes, apenas as “atividades artísticas e culturais” não possuem uma área específica neste Trecho 1 da Orla em funcionamento atualmente, revelando que, de acordo com os respondentes, este poderia ser um bom complemento para o local. O edifício da Usina do Gasômetro que costumava abrigar atividades artísticas e culturais encontra-se fechado atualmente (Figura 4.12). Os entrevistados também expressaram desejo por “atividades artísticas e culturais” (10% - 3 de 30; Tabela 4.45) e citaram o desejo de ter a Usina reaberta:

“Eu acho que eu colocaria algum espaço pra voltar a ter aqueles shows assim, que tinha por aqui, de repente um tablado, não sei, alguma estrutura pra shows, pra apresentação de teatro, não sei. Embora eu acho que Porto Alegre tenha bastate espaços assim. Outra coisa que eu sinto falta é da usina antes, quando tinha o cinema, a exposição de arte. Isso faz muita falta, é muito triste olhar ela fechada né, eu gostaria principalmente disso, que ela voltasse.” (E36)

Nesse sentido, um dos respondentes também comentou: “Considero um espaço público dos mais completos da cidade. A exceção seria o Gasômetro ainda estar fechado, o que dificulta a utilização do espaço” (Respondente Nº 93).



Figura 4. 12.: Usina do Gasômetro fechada
Fonte: a autora (2019)

A “ciclovía” é um dos itens que fazem parte da área atualmente, indicando que o projeto implementado atendeu a este aspecto altamente desejado pela população. Contudo, um entrevistado também pontua que a ciclovía poderia ter sido mais larga para contemplar de forma mais confortável o alto fluxo de usuários:

“por exemplo, a ciclovía acaba sendo bem pequena pra quantidade de pessoas (...), e nem sempre as pessoas respeitam a ciclovía, e os ciclistas as pessoas que tão caminhando. Acaba sendo complicado sabe. Acho que esse espaço deveria ter sido um pouco maior.” (E41)

Ainda, outros elementos importantes citados pelos respondentes foram: “mirantes” (58,9% 93 - de 158), “pista para caminhada” (58,9 – 93 de 158), “cafés” (52,5% - 83 de 158), “equipamentos de recreação para crianças” (43% - 68 de 158) e “bares” (41,1% - 65 de 158) (Tabela 4.44). Observa-se que, entre estes elementos, apenas os cafés não condizem com o que existe atualmente na área, o que indica que poderiam ser um bom complemento ao local, conforme um dos entrevistados: “E eu sinto falta aqui também, por exemplo, cafeteria, porque aqui tem uns bares mas, uma coisa mais... porque a gente tem um inverno longo aqui no sul, não sei se nessa nova parte vai ter, mas acho que aqui falta uma cafeteria ou duas” (E41).

Quanto aos “mirantes”, os entrevistados sugeriram especificamente mirantes elevados que avançassem mais sobre a água, tais como a proposta da escultura “olhos atentos” (E60) (Figura 4.13), e também alguma estrutura na ponta do ancoradouro, que permitisse vista para a outra parte do Guaíba, em direção ao Centro Histórico (E49).



Figura 4. 13.: Escultura Olhos Atentos
Fonte: a autora (2019)

Os itens “pista para caminhada” e “bares” já integram o local em sua situação atual, indicando que o projeto implementado atendeu a estes importantes desejos da população.

Os “equipamentos de recreação para crianças” também foram importantes entre os itens citados pelos entrevistados (16,7% - 5 de 30; Tabela 4.45). Conforme estes entrevistados, embora exista uma área voltada à recreação infantil, o Trecho 1 poderia ter mais destes equipamentos:

“Ai olha, eu acho que aqui faz falta uma praça pequena, alguma coisa assim, pras crianças, até pros adultos poderem assistir o pôr do sol com as crianças, porque tem bastante criança que vem aqui, e a praça que tem é bem longe, ou senão essa do outro lado da avenida né, e é ruim, daí realmente.” (E40)

Portanto, ao serem indagados sobre o que gostariam que existisse no Trecho 1 da Orla (Figuras 4.14 e 4.15), os entrevistados sugeriram uma série de equipamentos adicionais aos existentes (Figuras 4.16 e 4.17).



Figura 4. 14.: Trecho 1 da Orla em 2011, situação anterior à reforma

Fonte:

<<http://bancodeimagens.procempa.com.br/visualiza.php?codImagem=79738>>. Acesso em: 04 jun. 2020.



Figura 4. 15.: Trecho 1 da Orla em 2012, situação anterior à reforma

Fonte:

<<http://bancodeimagens.procempa.com.br/visualiza.php?codImagem=80158>>. Acesso em: 04 jun. 2020

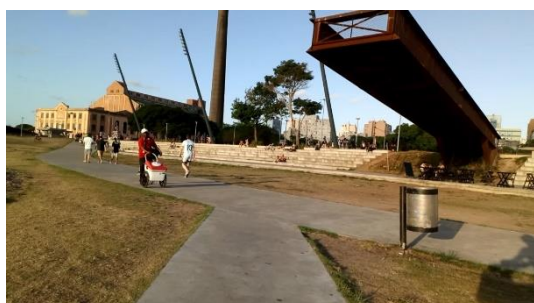


Figura 4. 16.: Trecho 1 da orla em 2020, situação após a reforma

Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 17.: Trecho 1 da orla em 2020, situação após a reforma

Fonte: a autora (2020)

Ainda, destaca-se que, conforme mencionado pelo gestor da Secretaria Municipal do Meio Ambiente e Sustentabilidade em entrevista, o “recanto infantil” não fazia parte

do projeto para o Trecho 1 inicialmente. A equipe do escritório de arquitetura contratado para elaboração do projeto é de Curitiba-PR, de forma que foram percebidas diferenças culturais entre os estilos de parque paranaense e gaúcho durante a elaboração do projeto. Uma dessas diferenças apontadas por ESP2 envolvia o recanto infantil:

“(...) porque eles são de Curitiba, então... o estilo de parque lá é um pouco diferente daqui, mas o gaúcho não, o gaúcho já é mais tradicional. Recanto infantil por exemplo no início não tinha, aí os conselheiros do conselho do plano diretor pediram que tivesse recanto infantil (ESP2).

Assim, observa-se que a resolução desta diferença foi possibilitada pela existência de uma interlocução aproximada com o poder público local que podia intermediar as demandas da população e com o canal de participação possibilitado pelo Conselho do Plano Diretor (cujo nome oficial é Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental - CMDUA), para que as necessidades locais fossem absorvidas no projeto.

4.3.3 Conhecimento da população sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla

Os dados obtidos através dos questionários indicam que a maioria dos respondentes (52,2% - 72 de 138) não ouviu falar sobre este projeto para o Trecho 1 da Orla, elaborado pelo escritório de Jaime Lerner contratado pela Prefeitura de Porto Alegre. Por outro lado, entre os entrevistados, a maioria tinha algum conhecimento sobre esse projeto (60% - 18 de 30).

Entre os respondentes do questionário que ouviram falar deste projeto, os maiores percentuais foram de informações “sobre o processo” (24,2% - 16 de 66), que incluem por exemplo a contratação do Jaime Lerner, a existência de polêmicas, a inauguração do espaço, e informações que envolviam “apenas palavras como revitalização/ modernização/ valorização/ qualificação/ restauração da orla” (24,2% - 16 de 66) (Tabela 4.46).

Tabela 4. 46.: Informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla identificadas através de questionários

O quê você ouviu falar sobre esse projeto de reforma do	Respondentes que
---	------------------

Gasômetro/ Trecho 1 da Orla?	ouviram falar deste projeto 66 (100)
Sobre o processo (contratação do Jaime Lerner, inauguração do espaço, polêmicas, licitação, PPP, ausência de participação da população, prefeitura buscando parcerias, pagamento de 1,5 milhões pelos projetos complementares, exclusão dos quiosques, corrupção)	16 (24,2)
Apenas palavras como revitalização/modernização/valorização/qualificação/restauração da orla	16 (24,2)
Sobre o conteúdo do projeto (ciclovias, pista de caminhadas, passarelas sobre o Guaíba, arquibancadas, falta de vegetação/sombreamento, concreto, restaurantes, bares)	9 (13,6)
Mencionaram que o projeto já foi executado/o local está em uso	9 (13,6)
Apenas sobre a existência do projeto ou de uma intenção de reforma, sem informações mais detalhadas	6 (9,1)
Apenas que ouviu opiniões positivas/negativas	4 (6,1)
Obra da Copa	2 (3)

Nota: Neste caso, constam na tabela os aspectos que puderam ser categorizados, conforme o conteúdo das respostas inseridas pelos respondentes, enquanto no Apêndice K – Tabela K.23 constam todos os aspectos; considerando que nenhum dos aspectos atingiu 40%, são destacados no texto os aspectos mencionados por, pelo menos, 20% dos respondentes.

Entre os entrevistados, 38,9% (7 de 18; Tabela 4.47) informaram ter ouvido falar “Sobre o processo”, confirmando que este tipo de informação foi bastante divulgada no período em que se discutia o Trecho 1 da Orla e que esses aspectos, tais como prazos/demora ao longo do processo, a potencial geração de empregos, a escolha do arquiteto, a ocorrência de embargos à obra por questões ambientais e a inauguração do espaço são os principais conteúdos de que as pessoas entrevistadas se recordam ter ouvido falar.

Tabela 4. 47.: Informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla identificadas através de entrevistas

O quê você ouviu falar?	Entrevistados que já ouviram falar deste projeto 18 (100)
Sobre o processo (prazos/demora, geração de empregos; escolha do arquiteto; embargos à obra por questões ambientais; inauguração)	7 (38,9)
Existência do projeto ou de uma intenção de reforma (sem informações mais detalhadas)	5 (27,8)
Acompanhou visualmente a evolução da obra ao passar pelo local	4 (22,2)
Sobre o conteúdo do projeto (críticas)	1 (5,6)
não lembra	1 (5,6)

Nota: são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 15% dos entrevistados.

Ainda, entre os entrevistados, 27,8% (5 de 18; Tabela 4.47) apenas ouviram sobre a “existência do projeto ou de uma intenção de reforma”, o que indica que apesar de saber que o local seria reformado, não tiveram conhecimento sobre o que seria realizado no local, e 22,2% (4 de 18; Tabela 4.47) informou que “acompanhou

visualmente a evolução da obra ao passar pelo local”, conforme o que era possível devido à existência de tapumes que isolavam parte da área.

Quanto às fontes das informações prévias sobre o projeto, para os entrevistados, “TV, jornais, revistas” (77,3% - 51 de 66) foram um tipo de fonte muito importante, se destacando com relação às demais fontes de informação (Tabela 4.48).

Tabela 4. 48.: Fontes das informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla identificadas através de questionários

Onde você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla?	Respondentes que ouviram falar deste projeto 66 (100)
Na TV, jornais, revistas	51 (77,3)
Em blogs/ páginas de opinião	26 (39,4)
Em páginas oficiais do Governo do Estado do RS ou da Prefeitura Municipal de Porto Alegre	21 (31,8)
Em uma audiência pública	10 (15,2)
Em páginas oficiais do escritório de Jaime Lerner	8 (12,1)
Conversas informais com conhecidos	6 (9,1)
Redes sociais	3 (4,5)
Universidade/meio educacional	2 (3)

Nota: Neste caso, constam na tabela as fontes de informação que puderam categorizados, conforme o conteúdo das respostas inseridas pelos respondentes enquanto no Apêndice K – Tabela K.24 constam todas as fontes de informação mencionadas; são destacadas no texto as fontes de informação mencionadas por mais de 40% dos respondentes.

Semelhantemente, para os entrevistados, “TV, jornais, revistas” (61,1% - 11 de 18) também foram um tipo de fonte muito importante. Contudo, esta foi seguida pela outra fonte importante indicada pelos entrevistados: o acompanhamento das obras “pessoalmente” (22,2% - 4 de 18) (Tabela 4.49).

Tabela 4. 49.: Fontes das informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla identificadas através de entrevistas

Onde você ouviu falar isso sobre esse projeto?	Entrevistados que já ouviram falar deste projeto 18 (100)
Na TV, jornais, revistas	11 (61,1)
Pessoalmente	4 (22,2)
Redes sociais	3 (16,7)
Comentários de outras pessoas	2 (11,1)
Não lembra	1 (5,6)

Nota: são destacadas no texto as fontes de informação mencionadas por mais de 15% dos entrevistados.

Em relação ao período em que ouviu falar sobre o projeto para o Trecho 1 da Orla, o mais mencionado pelos respondentes do questionário foi “2018” (13,6% - 9 de 66; Tabela 4.50), que corresponde ao ano da inauguração do local.

Tabela 4. 50.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla, identificado através de questionários

Quando você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla? (mês/ano aproximadamente)	Respondentes que ouviram falar deste projeto 66 (100)
2018	9 (13,6)
Não informou um período preciso ("há muito tempo", "desde sempre", "agora a pouco tempo", "anos atrás")	8 (12,1)
2019	6 (9,1)
2016	5 (7,6)
Não sabe/não lembra	4 (6,1)

Nota: Neste caso, constam na tabela os períodos que puderam categorizados, conforme o conteúdo das respostas inseridas pelos respondentes, enquanto no Apêndice K – Tabela K.25 constam todos os períodos mencionados; considerando que nenhum dos períodos atingiu 40% ou 20%, é destacado no texto apenas o principal período mencionado pelos respondentes.

Entre os entrevistados, 38,9% (7 de 18) não informaram o período, indicando que não lembravam precisamente quando tinham ouvido falar sobre esse projeto. Outros 27,8% relataram que ouviram falar durante o “período que o Trecho 1 estava em obras”, sem precisar a informação. Já 16,7% (3 de 18) indicaram que ouviram informações aproximadamente há 2 ou 3 anos atrás, em “2017” (Tabela 4.51).

Tabela 4. 51.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla, identificado através de entrevistas

Quando você ouviu falar isso sobre esse projeto?	Entrevistados que já ouviram falar deste projeto 18 (100)
Não informou	7 (38,9)
Período que o Trecho 1 estava em obras	5 (27,8)
2017	3 (16,7)
2019	1 (5,6)
2013	1 (5,6)
2015	1 (5,6)

Nota: são destacadas no texto os períodos mencionados por mais de 15% dos entrevistados.

4.3.4 Avaliação dos itens que compõem o projeto

4.3.4.1 Equipamentos para contemplação

Os dados obtidos através dos questionários revelam uma avaliação positiva das arquibancadas (Figuras 4.18 e 4.19) (Tabela 4.52).



Figura 4. 18.: Arquibancadas
Fonte: a autora (2019)

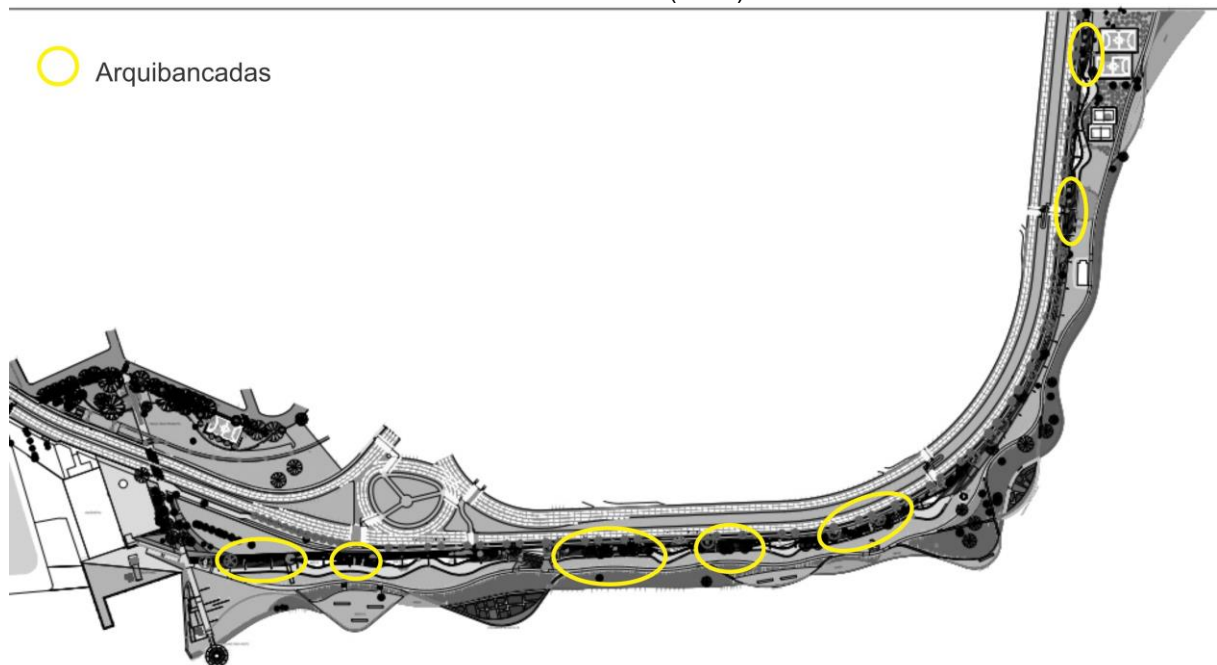


Figura 4. 19.: Localização das arquibancadas no Trecho 1 da Orla do Guaíba

Fonte: Mapa base disponibilizado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade; círculos marcados pela autora

Tabela 4. 52.: Avaliação e principais justificativas para as arquibancadas, identificadas através de questionários

Avaliação	
Com relação aos equipamentos para contemplação, opine sobre os itens a seguir: Implantação de arquibancadas	Respondentes 133 (100%)
Muito adequada	51 (38,3)
Adequada	52 (39,1)
Nem adequada nem inadequada	17 (12,8)
Inadequada	10 (7,5)
Muito inadequada	3 (2,3)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 103 (100)
Maior disponibilidade de espaços para sentar	96 (93,2)
Possibilidade de apreciar a paisagem a partir das arquibancadas	87 (84,5)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 13 (100)

Colocação de muito concreto	11 (84,6)
Desconforto para sentar nos espaços das arquibancadas	7 (53,8)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, estando no Apêndice K – Tabela K.26 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 70% até 80% a avaliação pode ser considerada positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os entrevistados, as avaliações positivas foram ainda mais expressivas, de forma que a avaliação pode ser considerada muito positiva (Tabela 4.53).

Tabela 4. 53.: Avaliação e principais justificativas para as arquibancadas, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
O que você acha da implantação de arquibancadas?	Entrevistados 30 (100)
Positivo	25 (83,3)
Negativo	2 (6,7)
Nem positivo e nem negativo	3 (10)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 25 (100)
Maior disponibilidade de espaços para sentar	10 (40)
Possibilidade de apreciar a paisagem a partir das arquibancadas	6 (24)
Avaliações negativas	Total 2 (100)
Colocação de muito concreto	2 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, estando no Apêndice L – Tabela L.14 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

A “maior disponibilidade de espaços para sentar” (93,2% - 96 de 103) e a “possibilidade de apreciar a paisagem a partir das arquibancadas” (84,5% - 87 de 103) (Tabela 4.52) foram fatores extremamente importantes para as avaliações positivas dos respondentes.

Para os entrevistados, a “maior disponibilidade de espaços para sentar” (40% - 10 de 25; Tabela 4.53) também foi a principal justificativa. Conforme os entrevistados, “tem muita gente que não gosta de sentar na grama apesar de ser uma coisa boa né, tem gente que não gosta. Também acho que pra idosos né, ter bancos pra idosos é bom” (E43) e “eu achei bem legal né, porque o pessoal ficava aqui no capim, no barranco né, então era mais complicado pra sentar” (E46).

Com relação à “possibilidade de apreciar a paisagem a partir das arquibancadas”, esta também foi uma justificativa importante para as avaliações positivas dos

entrevistados (24% - 6 de 25; Tabela 4.53). Conforme um dos entrevistados: “acho ótimo porque essa vista maravilhosa que nem toda a cidade tem né, um rio, um pôr do sol, tem que ter espaços pra que as pessoas realmente possam sentar e apreciar isso” (E41) e “pra ficar olhando mais o horizonte, as pessoas gostam” (E43).

Nas observações de comportamento, as arquibancadas demonstraram ser utilizadas, principalmente a partir do período em que o sol está próximo de se pôr e no início da noite. Nos horários em que há incidência de sol muito forte, as arquibancadas são pouco utilizadas (Figura 4.20), e as pessoas procuram locais sombreados para sentar. Assim, em algumas poucas áreas das arquibancadas onde existe sombra, concentram-se pessoas sentadas (Figura 4.21). A arquibancada mais próxima à Usina do Gasometro é aquela que é visivelmente a mais utilizada pelas pessoas. Nos finais de semana, o movimento em toda a área é maior, e com isso há mais pessoas utilizando todas as arquibancadas distribuídas ao longo da área (Figuras 4.22 a 4.25).



Figura 4. 20.: Arquibancadas sem uso em horário de sol forte (18h13min)
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 21.: Arquibancadas com pouco uso em horário de sol forte (18h37min)
Fonte: a autora (2019)



Figura 4. 22.: Arquibancadas próximas a Usina do Gasômetro sendo utilizadas – terça-feira (19h03min)
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 23.: Arquibancadas próximas a Usina do Gasômetro sendo utilizadas – sábado (19h00min)
Fonte: a autora (2020)

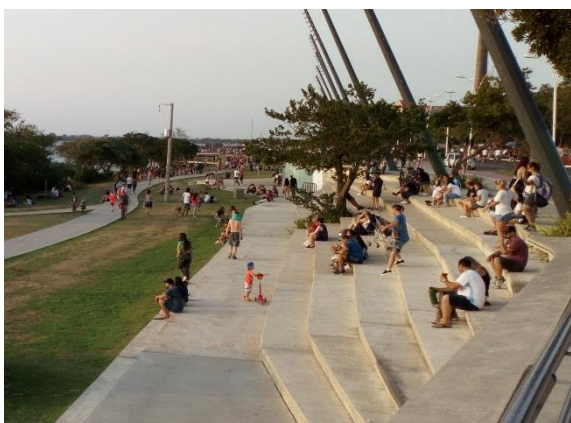


Figura 4. 24.: Arquibancadas sendo utilizadas – sábado (18h47min)
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 25.: Arquibancadas sendo utilizadas – sábado (18h51min)
Fonte: a autora (2020)

Os dados obtidos através de questionários revelam uma avaliação muito positiva dos mirantes (Figura 4.26 e 4.29), decks (Figura 4.27 e 4.29) e passarelas sobre o Guaíba (Figura 4.28 e 4.29) (Tabela 4.54).



Figura 4. 26.: Mirantes
Fonte: a autora (2019)



Figura 4. 27.: Decks
Fonte: a autora (2019)



Figura 4. 28.: Passarelas
Fonte: a autora (2019)

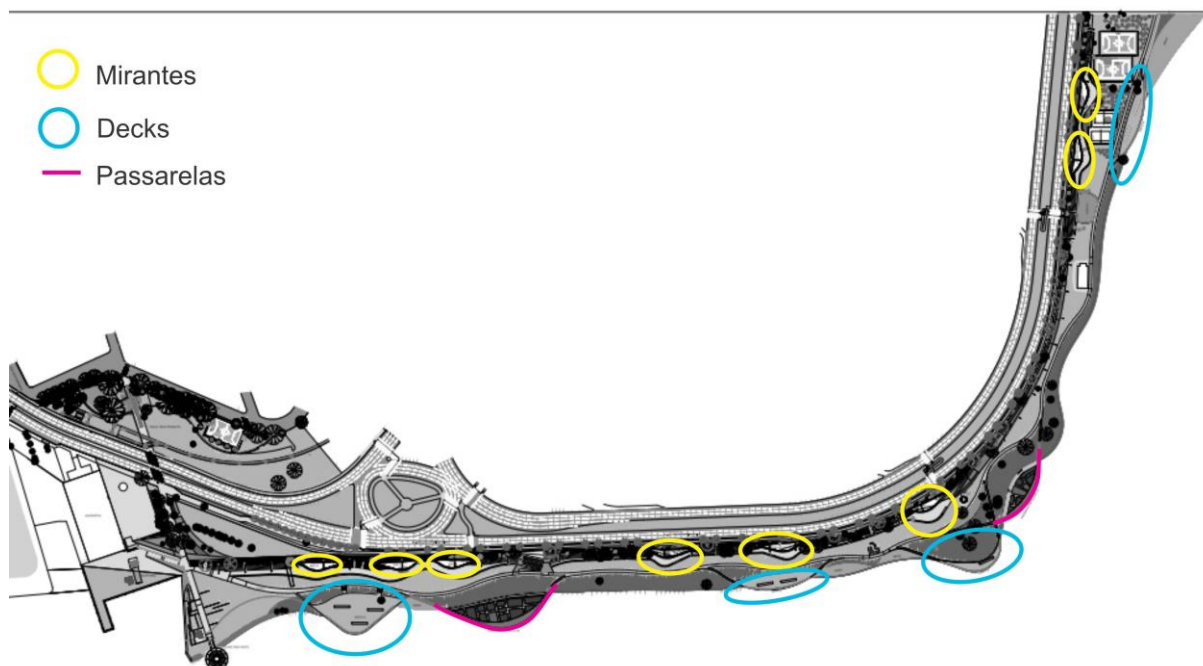


Figura 4. 29.: Localização dos mirantes, decks e passarelas no Trecho 1 da Orla do Guaíba
Fonte: Mapa base disponibilizado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade; círculos e linhas marcados pela autora

Tabela 4. 54.: Avaliação e principais justificativas para os mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba, identificadas através de questionários

Avaliação	
Com relação aos equipamentos para contemplação, opine sobre os itens a seguir: Implantação de mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba	Respondentes 133 (100%)
Muito adequada	67 (50,4)
Adequada	50 (37,6)
Nem adequada nem inadequada	12 (9)
Inadequada	3 (2,3)
Muito inadequada	1 (0,8)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 117(100)
Possibilidade de apreciar a paisagem	108 (92,3)
Formato agradável de curvas/ondas	98 (83,8)
Possibilidade de ter contato mais aproximado com a natureza	72 (61,5)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 4 (100)

Formato agradável de curvas/ondas	1 (25)
Formato desagradável de curvas/ondas	1 (25)
Possibilidade de apreciar a paisagem	1 (25)
Possibilidade de ter contato mais aproximado com a natureza	1 (25)
Desagradável e feia a quantidade de estruturas de ferro e concreto. Ficou tudo muito cinza, frio e com aspecto de "moderno brega	1 (25)
Muito cimento	1 (25)
Não há sombras.e descaracterizou o espaço com o entorno, característico do Centro Histórico.	1 (25)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.27 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os entrevistados, a avaliação da implantação de mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba pode ser considerada positiva (Tabela 4.55).

Tabela 4. 55.: Avaliação e principais justificativas para os mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
O que você acha da implantação de mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba?	Entrevistados 30 (100)
Positiva	24 (80)
Negativa	1 (3,3)
Nem positiva e nem negativa	5 (16,7)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 24 (100)
Possibilidade de apreciar a paisagem	13 (54,2)
Possibilidade de ter contato mais aproximado com a natureza	7 (29,2)
Atração de pessoas para o local	3 (12,5)
Valorizou a cidade	3 (12,5)
arquitetura/design	2 (8,3)
Avaliações negativas	Total 1 (100)
Colocação de muito concreto	1(100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, enquanto no Apêndice L – Tabela L.15 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais de 70% até 80% a avaliação pode ser considerada positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

A “possibilidade de apreciar a paisagem” (92,3% - 108 de 117) e o “formato agradável de curvas/ondas” (83,8% - 98 de 117) foram justificativas extremamente importantes para as avaliações positivas entre os respondentes do questionário (Tabela 4.54).

Para os entrevistados, a “possibilidade de apreciar a paisagem” (54,2% - 13 de 24; Tabela 4.55) também foi uma justificativa extremamente importante. Estes

mencionaram que “Acho legal, dá pra explorar mais e antes de isso tudo ser feito o pessoal não valorizava muito o rio” (E32), “esse deck, os bancos, pra ti curtir o pôr do sol, é algo que é aconchegante” (E33), “por exemplo os decks, tu pode ir ali no Guaíba, sentar, tirar várias fotos, que é a melhor parte, ficou muito bom” (E38) e “os mirantes eu achei muito legal essa parte aqui de cima (...), tem uma vista bem legal.” (E60)

Quanto ao “formato agradável de curvas/ondas”, apesar de não ter sido mencionado especificamente pelos entrevistados, alguns destes se referiram à “arquitetura/design” (8,3% - 2 de 24; Tabela 4.55) destes elementos como algo que os torna agradáveis para o uso da área: “Acho que é bonito, acho que é confortável. Acho que por causa da arquitetura né, o planejamento urbano, enfim, o designer, a arquitetura de tudo isso (...)” (E36).

Ainda, a “possibilidade de ter contato mais aproximado com a natureza” (61,5% - 72 de 117; Tabela 4.54) foi uma justificativa muito importante para as avaliações positivas dos respondentes do questionário, e importante para os entrevistados (29,2% - 7 de 24; Tabela 4.55). Esta justificativa foi principalmente relacionada aos decks e passarelas, que avançam sobre a água: “é um espaço maior que tu tem pra absorver o local, então tu pode tá em contato maior, entrar dentro do lago com a passarela” (E47), “é uma parte que não existia aqui, que dá mais espaço pra pessoa ir mais pra dentro do rio (...) do que antes, que não tinha como chegar perto da água, era barro, terra” (E48), “acho que essa estrutura da passarela ficou bonita, ficou diferente, porque acho que não se esperava que essa parte por exemplo extravasasse para dentro do lago” (E50) e “acho que é lúdico, podemos pensar assim. Acho que eles divertem” (E51).

Nas observações de comportamento, constatou-se que os mirantes são utilizados pelos frequentadores do local. As pessoas costumam parar, junto às bordas, para contemplar a paisagem e para tirar fotos (Figura 4.30). Ainda, as pessoas também utilizam os degraus de acesso aos mirantes como “lugares sentáveis”, junto ao passeio superior (Figura 4.31).

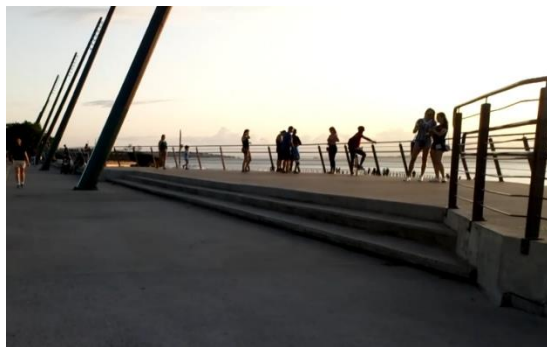


Figura 4. 30.: Pessoas paradas junto à borda do mirante apreciando a paisagem
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 31.: Pessoas sentadas no degrau do mirante
Fonte: a autora (2020)

Os decks são bastante utilizados pelas pessoas, que sentam-se nos bancos de frente para o Guaíba para tomar chimarrão, conversar, descansar ou apenas contemplar a paisagem (Figuras 4.32 e 4.33). Nos períodos de sol muito forte à tarde, as pessoas buscam sombra sentando-se atrás dos bancos, posicionando-se de costas para o Guaíba (Figura 4.34), demonstrando que a insuficiência de áreas sombreadas no espaço prejudicam o seu caráter contemplativo. Ainda, para contemplar o pôr do sol, as pessoas também costumam posicionar-se próximas das bordas dos decks, ficando junto às grades, bem próximas da água (Figura 4.35). Muitas posicionam-se nesta área para tirar fotos com a paisagem. Observa-se também que algumas pessoas utilizam essas áreas dos decks para fazer ensaios fotográficos, exercícios físicos no chão de madeira e atividades em grupo (como dança e exercícios físicos, por exemplo) (Figura 4.36). Adicionalmente, observa-se o uso das bordas do deck junto ao gramado como “espaços sentáveis” (Figura 4.37).



Figura 4. 32.: Pessoas sentadas no banco do deck tomando chimarrão
Fonte: a autora (2020)

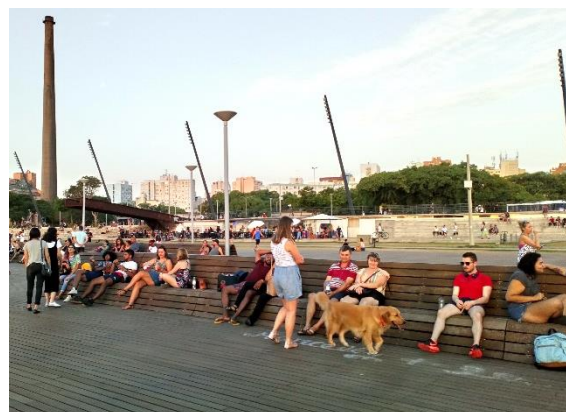


Figura 4. 33.: Pessoas sentadas no banco do deck
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 34.: Pessoas sentadas em área sombreada pelos bancos do deck, de costas para o Guaíba
Fonte: a autora (2019)



Figura 4. 35.: Pessoas junto às grades do deck contemplando o pôr do sol
Fonte: a autora (2020)

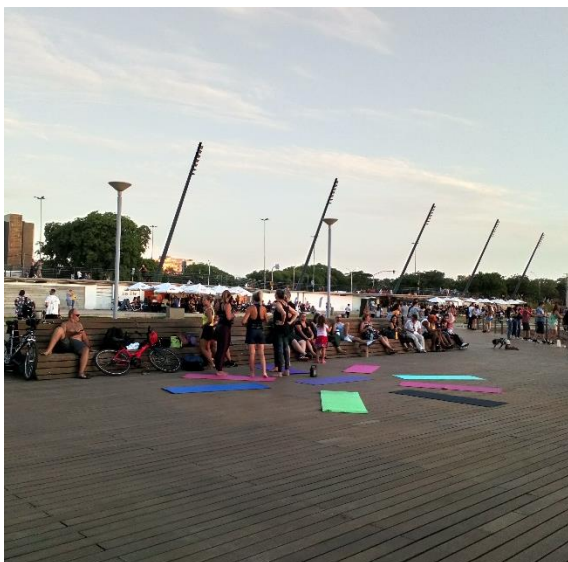


Figura 4. 36.: Pessoas preparando-se para realizar atividade em grupo no deck
Fonte: a autora (2020)

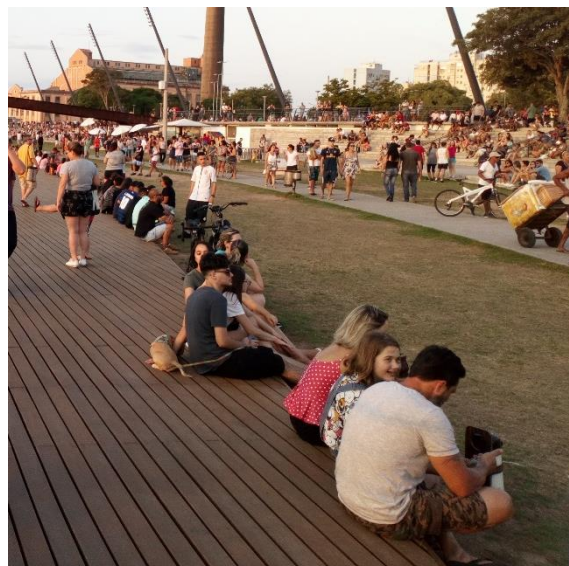


Figura 4. 37.: Pessoas sentadas nas bordas do deck, junto ao gramado
Fonte: a autora (2020)

As passarelas sobre o Guaíba são utilizadas principalmente para contemplar a natureza de forma mais aproximada e também para tirar fotos. No horário do pôr do sol, as pessoas sobre as passarelas se concentram nas bordas e principalmente em sua parte mais larga, ficando de frente para o sol (Figura 4.38).

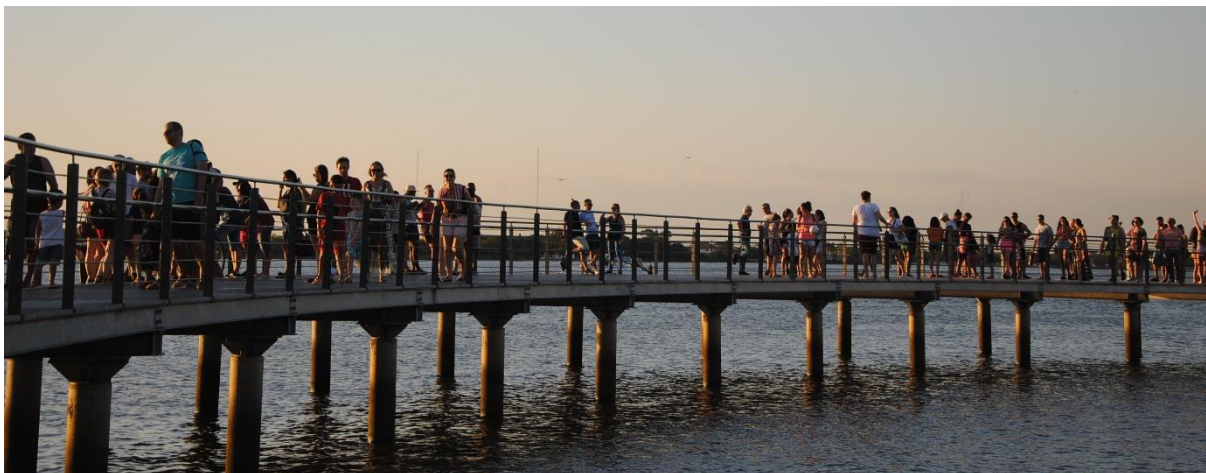


Figura 4. 38.: Uso da passarela sobre a água – pessoas caminhando e paradas junto à borda, contemplando a paisagem
Fonte: a autora (2019)

4.3.4.2 Bares e restaurante

A avaliação da implantação de 4 bares no Trecho 1 da Orla do Guaíba (Figura 4.39 e 4.40) pode ser considerada mediana de acordo com os dados obtidos nos questionários (Tabela 4.56).



Figura 4. 39.: Bar
Fonte: a autora (2019)

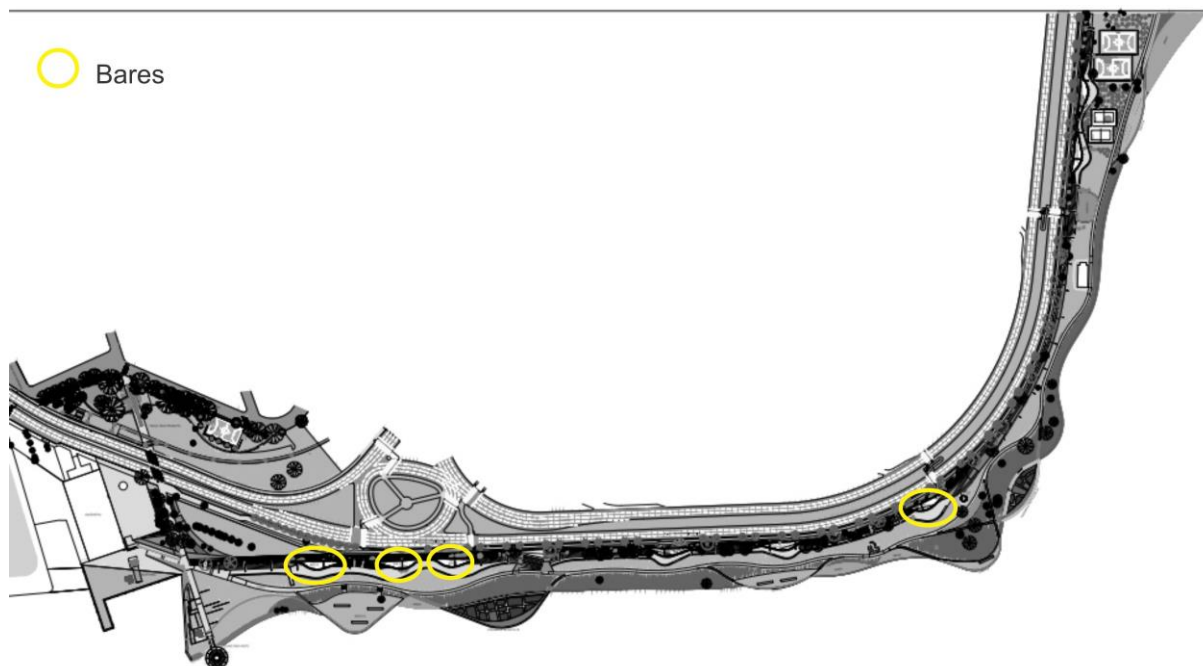


Figura 4. 40.: Localização dos bares no Trecho 1 da Orla do Guaíba

Fonte: Mapa base disponibilizado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade; círculos marcados pela autora

Tabela 4. 56.: Avaliação e principais justificativas para os 4 bares, identificadas através de questionários

Avaliação	
Com relação aos bares e restaurantes, opine sobre os itens a seguir: Implantação de 4 bares	Respondentes 132 (100%)
Muito adequada	24 (18,2)
Adequada	62 (47)
Nem adequada nem inadequada	28 (21,2)
Inadequada	17 (12,9)
Muito inadequada	1 (0,8)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 86 (100)
Possibilita opções de alimentação e/ou bebidas próximas ao local de lazer	80 (93)
Possibilitam o uso diurno e noturno do local	62 (72,1)
Atração de pessoas para o local	57 (66,3)
Apresentações musicais nos bares geram animação no local	40 (46,5)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 18 (100)
Preços altos dos alimento e/ou bebidas	17 (94,4)
Falta de elementos da cultura local nos bares	10 (55,6)
Apresentações musicais nos bares prejudicam a tranquilidade do local	8 (44,4)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, estando no Apêndice K – Tabela K.28 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual entre mais 60% até 70% a avaliação pode ser considerada mediana, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Os dados das entrevistas revelam uma avaliação positiva ainda menor (Tabela 4.57), de forma que a avaliação dos entrevistados sobre os 4 bares pode ser considerada negativa.

Tabela 4. 57.: Avaliação e principais justificativas para os 4 bares, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
Como você avalia da implantação de 4 bares?	Entrevistados 30 (100)
Positiva	18 (60)
Negativa	2 (6,7)
Nem positiva e nem negativa	9 (30)
Indiferente	1 (3,3)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 18 (100)
Possibilita opções de alimentação e/ou bebidas próximas ao local de lazer	10 (55,6)
Aprova, mas nunca utilizou	3 (16,7)
Atração de pessoas para o local	2 (11,1)
Apresentações musicais nos bares geram animação no local	2 (11,1)
Preços altos dos alimento e/ou bebidas	2 (11,1)
Possibilidade de apreciar a paisagem	2 (11,1)
Sensação de segurança	2 (11,1)
Possibilitam o uso diurno e noturno do local	1 (5,6)
Gerou mais empregos	1 (5,6)
Apresentações musicais nos bares prejudicam a tranquilidade do local	1 (5,6)
Necessário ter atenção com a limpeza do local	1 (5,6)
Poderiam funcionar até mais tarde nos finais de semana	1 (5,6)
Localização apropriada pela distância de usos residenciais	1 (5,6)
Avaliações negativas	Total 2 (100)
Materiais que retém calor	1 (50)
Cardápio muito simples	1 (50)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais de 50% até 60% a avaliação pode ser considerada negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os respondentes que avaliaram positivamente, o fato de que a existência de bares “possibilita opções de alimentação e/ou bebidas próximas ao local de lazer” foi uma justificativa extremamente importante (93% - 80 de 86; Tabela 4.56).

Para os entrevistados que avaliaram os bares de forma positiva, “possibilita opções de alimentação e/ou bebidas próximas ao local de lazer” (55,6% - 10 de 18; Tabela 4.57) também foi a principal justificativa. Conforme os entrevistados: “acho bem interessante. Porque o pessoal tem essa opção de comprar alguma coisa, vir aqui e comprar alguma coisa, uma água, um refri, uma cerveja. Faz parte do contexto todo eu acho, se não tivesse isso não seria tão legal” (E33), “muito bom, isso faltava também na orla né, acho que o bar pras pessoas também poder disfrutar de tá na

rua e ao mesmo tempo ter a possibilidade de comer ou de beber alguma coisa, de aliar né, com comida, bebida. Faz parte” (E41) e “é importante claro, quem quer fazer um *happy hour*, visitar sempre dá uma sede, fome, e não precisa tá se deslocando mais longe pra comprar alguma coisa” (E47).

Adicionalmente, foram muito importantes para as avaliações positivas dos respondentes: “possibilitam o uso diurno e noturno do local” (72,1% - 62 de 86) e “atração de pessoas para o local” (66,3% - 57 de 86) (Tabela 4.56).

Quanto a possibilitar o uso diurno e noturno do local, um dos entrevistados comentou que, em comparação à situação anterior, a instalação dos bares permite que se permaneça no local até mais tarde: “ótimo, porque não tinha antes esses restaurantes e esses bares aqui, então tinha até um certo horário pra você ficar aqui e ir embora, porque não era tão seguro, isso melhorou também, por uma questão de segurança, ter mais movimento” (E35).

Sobre a “atração de pessoas para o local”, os entrevistados também citaram esta justificativa (11,1% - 2 de 18; Tabela 4.57), comentando a importância dos bares como atrativos de pessoas, o que consideraram positivo: “é outro método de atrair o público” (E43), “aumentou a utilização da orla né, pelo menos eu acho que tem mais gente usando, comparado com antes” (E46) e “foi bom porque trouxe mais gente para cá” (E60).

Ainda, foi importante para as avaliações positivas dos respondentes a justificativa de que as “apresentações musicais nos bares geram animação no local” (46,5% - 40 de 86; Tabela 4.56). Esta justificativa também foi mencionada pelos entrevistados (11,1% - 2 de 18; Tabela 4.57), os quais explicaram que as apresentações musicais podem ser apreciadas tanto por aqueles que estão consumindo nos bares, quanto por quem está no espaço aberto público: “até pelo fator de ter essas atividades com música, isso até pra população é bacana né, pro público em si, final de semana quem quer vir consumir ou só curtir a música, eu acho que ficou legal” (E53).

Entre os entrevistados, observa-se um percentual importante de pessoas que “aprova, mas nunca utilizou” (16,7% - 3 de 18; Tabela 4.57) os bares. Estes entrevistados comentaram que, embora não seja do seu interesse frequentar os bares, consideram positiva a sua existência pois percebem que outras pessoas os apreciam: “não frequentei também os bares. Eu venho, trago meu mate, fico, e

depois vou embora. Pra mim não faz diferença, mas é bom pra atrair o público eu acho” (E43) e “eu embora não beba, nem frequento o bar nada, eu acho que tem que ter né, eu acho que as pessoas gostam né. É melhor aqui do que fazer barulho lá na cidade, onde tem moradia” (E49).

Por outro lado, entre os respondentes que avaliaram negativamente os bares, “preços altos dos alimento e/ou bebidas” (94,4% - 17 de 18; Tabela 4.56) foi uma justificativa extremamente importante. Alguns entrevistados também comentaram sobre essa questão (11,1% - 2 de 18; Tabela 4.57), apesar de considerarem positiva a existência dos bares: “eu achei a ideia legal, mas são lugares caros, então não sei” (E37) e “tá bem, tá o suficiente pra demanda que tem aqui, a única coisa é os valores né, tá bem salgado né os valor aqui, bah tá caro” (E47).

Adicionalmente, foram justificativas importantes entre aquelas indicadas pelos respondentes que avaliaram negativamente: “falta de elementos da cultura local nos bares” (55,6% - 10 de 18) e “apresentações musicais nos bares prejudicam a tranquilidade do local” (44,4% - 8 de 18) (Tabela 4.56).

Alguns entrevistados também comentaram sobre a falta de elementos da cultura local nos bares: “aqui os bares, eles botam música, mas não vejo nada assim, nada de cultural sabe” (E37) e “acho que deveria ser um pouco mais trabalhado esses bares aqui de baixo com alguma coisa mais da cultura né do gaúcho, assim de artesanato, de algumas coisas itinerantes assim” (E56). Ainda, um respondente comentou ao avaliar os bares: “Descaracterizado com o entorno e história do local” (Respondente N° 36).

Em relação às “apresentações musicais nos bares prejudicam a tranquilidade do local”, alguns entrevistados explicaram que as apresentações são incômodas, principalmente quando ocorrem simultaneamente em mais de um bar, e acabam prejudicando também aqueles que estão nas arquibancadas ou gramado próximos aos bares. Conforme mencionaram os entrevistados: “o som é muito alto, incomoda todo mundo, tu não consegue ir pro bar pra conversar, quando tem música aí né, tu não consegue conversar com quem tu tá andando aqui” (E39), “quando eu tô a fim só de contemplar o rio eu quero ter um momento de silêncio (...) então se esses bares fossem mais longes um do outro tu teria uma zona no meio, de silêncio, para quem tá a fim de contemplar o rio sem ouvir som nenhum” (E49) e “o que tá

complicando esses bar aí é a poluição sonora, isso sim. Tem uma disputa, tem uma disputa de som mais alto, isso é bem desagradável, isso é bem ruim. Fica chato mesmo. Às vezes quer curtir o pôr do sol e, eu pelo menos, prefiro o silêncio” (E58).

As observações de comportamento revelaram que os 4 bares tem uso, embora o Bar Drinkeria Amberê, mais afastado dos demais, aparenta ser o último a lotar a capacidade total das mesas externas. No início da noite, logo após o pôr do sol, observa-se os bares com as mesas externas lotadas ou praticamente lotadas (Figuras 4.41 e 4.42).



Figura 4. 41.: Pessoas ocupando as mesas externas do Bar sunset Poa – 19h15min
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 42.: Pessoas ocupando as mesas externas do Bar Drinkeria Amberê - 19h27min
Fonte: a autora (2020)

Observou-se que os bares dispõem de ombrelones que ficam junto às mesas para fazer sombra nos horários de sol alto (Figuras 4.43 e 4.44). Contudo, as mesas externas dos bares vão ficando mais ocupadas na medida em que o sol vai baixando.



Figura 4. 43.: Ombleronos fazendo sombra sobre as mesas externas dos bares – 18h57min
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 44.: Ombleronos fazendo sombra sobre as mesas externas dos bares – 18h46min
Fonte: a autora (2020)

Esse uso é confirmado pelos funcionários dos bares, que informaram como horários de maior movimento, principalmente, aqueles após às 18h, sobretudo nas sextas-feiras e finais de semana (Tabela 4.58).

Tabela 4. 58.: Horários de maior uso e capacidade de lotação dos bares

Bares	Horário de maior movimento	Capacidade máxima aproximada
Bar 1 – Sheik Burger	A partir de umas 18h durante a semana. Sextas e finais de semana começa um pouco antes.	200 pessoas.
Bar 2 – Sunset Poa	Diariamente, entre 18h e 21h.	260 pessoas.
Bar 3 – Bar do Espartano	Das 16:30 às 19:30, diariamente.	150 nas mesas e cadeiras, mas também afirmaram atender pessoas que ficam sentadas no gramado e arquibancadas próximas.
Bar 4 – Drinkeria Amberê	Entre 17h até 00h nos finais de semana, e durante a semana das 17h até 22h/23h.	150 pessoas

Fonte: elaborado pela autora conforme as informações de funcionários dos bares em janeiro de 2020.

A gerente do Bar Drinkeria Amberê informou que a dinâmica deste bar é completamente diferente dos demais localizados na orla, em função de existir naquela área um menor movimento de pessoas em comparação com a parte “do início” da orla, próximo à Usina. Adicionalmente, a gerente comentou que a localização do Bar 4 é na curva do parque (Figura 4.45), local que favorece a ocorrência de ventos mais fortes, em comparação à área onde estão os outros 3 bares, e que estes ventos teriam danificado os ombrelones instalados nas mesas externas. Ainda, ela indicou que o atendimento feito ali segue um sistema diferente dos demais, de forma que o atendimento ocorre nas mesas e o pagamento é posterior ao consumo, enquanto nos demais bares é feito pagamento junto ao pedido e os clientes não necessitam permanecer no bar, em suas mesas/cadeiras

enquanto estão consumindo. Assim, estas particularidades parecem explicar a diferença de movimento aparente do Bar 4 durante as observações de comportamento.



Figura 4. 45.: Localização do bar Drinkeria Amberê na curva do Trecho 1 e uso das suas mesas externas - Sábado – 18h43min
Fonte: a autora (2020)

Além disso, os bares costumam contratar apresentações de música ao vivo – o que dividiu as opiniões dos entrevistados e respondentes. Pessoas que não estão consumindo alimentos ou bebidas dos bares param próximos às apresentações para apreciar (Figura 4.46).



Figura 4. 46.: Pessoas paradas no gramado para apreciar apresentação musical na área externa do Bar do Espartano – 19h13min
Fonte: a autora (2020)

Quanto à implantação do restaurante panorâmico (Figuras 4.47 e 4.48), os dados obtidos através dos questionários revelam uma avaliação que pode ser considerada negativa (Tabela 4.59).



Figura 4. 47.: Restaurante panorâmico
Fonte: a autora (2019)

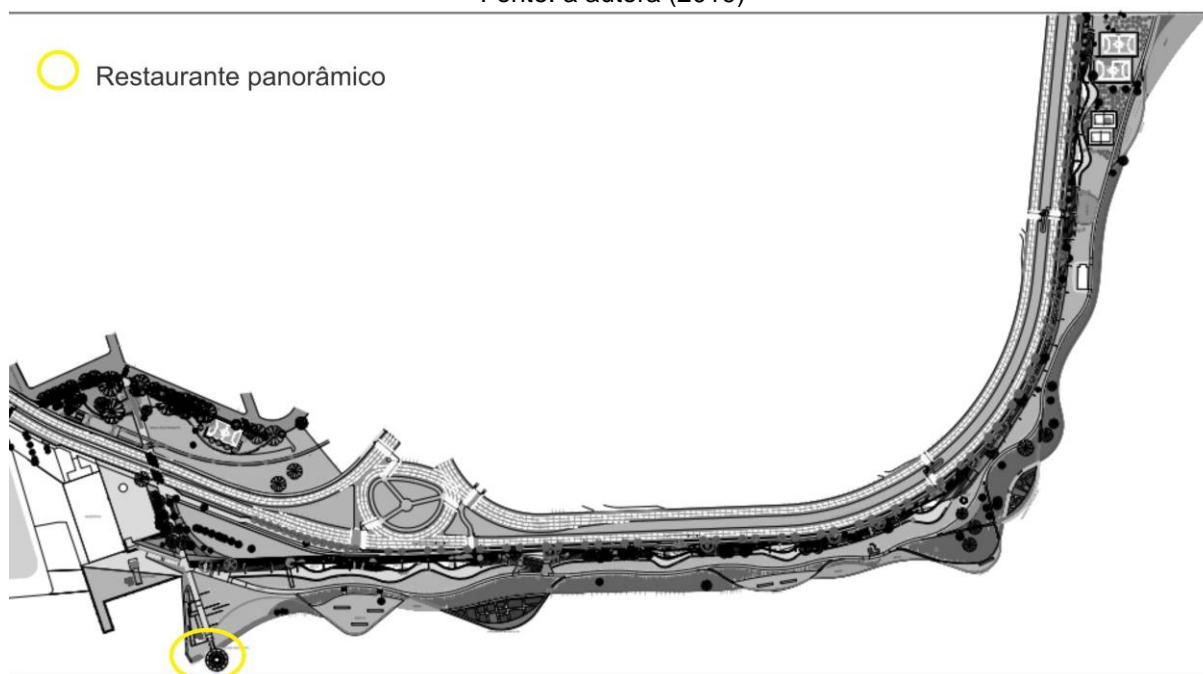


Figura 4. 48.: Localização do restaurante panorâmico no Trecho 1 da Orla do Guaíba
Fonte: Mapa base disponibilizado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade; círculo marcado pela autora

Tabela 4. 59.: Avaliação e principais justificativas para o restaurante panorâmico, identificadas através de questionários

Avaliação	
Com relação aos bares e restaurantes, opine sobre os itens a seguir: Implantação de restaurante panorâmico	Respondentes 132 (100%)
Muito adequada	19 (14,4)
Adequada	50 (37,9)
Nem adequada nem inadequada	31 (23,5)
Inadequada	23 (17,4)
Muito inadequada	9 (6,8)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 69 (100)
Possibilita opção de alimentação próxima ao local de lazer	56 (81,2)
Arquitetura diferente	52 (75,4)

Possibilita o uso diurno e noturno do local	43 (62,3)
Atração de pessoas para o local	43 (62,3)
Incentivo ao turismo	37 (53,6)
Preços altos dos alimentos e/ou bebidas	25 (36,2)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 32 (100)
Preços altos dos alimentos e/ou bebidas	29 (90,6)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, estando no Apêndice K – Tabela K.29 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual entre mais de 50% até 60% a avaliação pode ser considerada negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os entrevistados, as avaliações positivas foram maiores, superando 60% (Tabela 4.60), de forma que a avaliação do restaurante panorâmico pode ser considerada mediana.

Tabela 4. 60.: Avaliação e principais justificativas para o restaurante panorâmico, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
Como você avalia da implantação de 1 restaurante panorâmico?	Entrevistados 30 (100)
Positivo	19 (63,3)
Negativo	2 (6,7)
Nem positivo e nem negativo	7 (23,3)
Não opinou	2 (6,7)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 19 (100)
Possibilita opção de alimentação próxima ao local de lazer	8 (42,1)
Possibilidade de apreciar a paisagem	3 (15,8)
Arquitetura/design	3 (15,8)
Arquitetura diferente	2 (10,5)
Possibilita o uso diurno e noturno do local	2 (10,5)
Atração de pessoas para o local	2 (10,5)
Preços altos dos alimentos e/ou bebidas	2 (10,5)
Sensação de segurança	2 (10,5)
Aprova, mas nunca utilizou	2 (10,5)
Gerou mais empregos	1 (5,3)
Apresentações musicais	1 (5,3)
Necessário ter atenção com a limpeza do local	1 (5,3)
Poderia funcionar até mais tarde nos finais de semana	1 (5,3)
Avaliações negativas	Total 2 (100)
Cardápio muito elaborado	1 (50)
Arquitetura/design	1 (50)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais de 60% até 70% a avaliação pode ser considerada mediana, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os respondentes que avaliaram o restaurante panorâmico de forma positiva, foi extremamente importante a justificativa de que ele “possibilita opção de alimentação próxima ao local de lazer” (81,2% - 56 de 69; Tabela 4.59).

Entre os entrevistados, “possibilita opção de alimentação próxima ao local de lazer” (42,1% - 8 de 19; Tabela 4.60) também foi a principal justificativa para as avaliações positivas. Os entrevistados apontaram que, assim como os bares, o restaurante propicia estar no local de lazer e poder comer e beber sem ter que se deslocar, e ainda poder fazer isso apreciando a vista: “tem uma opção do que comer, olhando o por do sol. Isso é bem bacana” (E36).

Adicionalmente, para as avaliações positivas dos respondentes, foram muito importantes as justificativas de “arquitetura diferente” (75,4% - 52 de 69), “possibilita o uso diurno e noturno do local” (62,3% - 43 de 69), e “atração de pessoas para o local” (62,3% - 43 de 69) (Tabela 4.59).

Em relação à “arquitetura diferente”, houveram entrevistados que comentaram isso sobre o restaurante panorâmico (10,5% - 2 de 19; Tabela 4.60) ao avaliá-lo positivamente: “é eu não frequentei ainda né mas olhando de longe assim parece bem bonito. Bem agradável, porque é uma arquitetura diferente né, algo que a gente não tá acostumado a ver” (E54). Ainda, há também os que apenas se referiram à “arquitetura/design” (15,8% - 3 de 19) do restaurante como algo positivo: “por ser uma proposta nova né, e avançar um pouco pra cima do rio, e aquela coisa transparente tudo ali, assim é um lugar legal de passar o final da tarde” (E48) e “Nem uma maravilha, nem uma obra de Niemeyer, mas de qualquer forma ele ficou bem aí” (E51).

No tocante a possibilitar o uso diurno e noturno do local, os entrevistados comentaram que, assim como os bares, o restaurante também funciona no período noturno, o que contribui para manter o local movimentado à noite:

“Aumentou a utilização da orla né, pelo menos eu acho que tem mais gente usando, comparado com antes. E além de ser outros espaços pro pessoal aproveitar, pra população aproveitar também. O pessoal vem e fica aqui né, curtindo, o pessoal... o restaurante fica até às 11 da noite aberto, então libera mais, pras pessoas poderem vir em Porto Alegre”. (E46)

Ainda, o “incentivo ao turismo” (53,6% - 37 de 69; Tabela 4.59) foi importante para as justificativas dos respondentes que avaliaram de maneira positiva a implantação

do restaurante panorâmico. Este aspecto não foi mencionado pelos entrevistados na avaliação do restaurante.

A “possibilidade de apreciar a paisagem” também foi importante para as avaliações positivas dos entrevistados (15,8% - 3 de 19; Tabela 4.60), que mencionaram que o restaurante, por ser panorâmico, propicia que quem está dentro dele possa contemplar a paisagem, o que é considerado agradável: “outro espaço pro pessoal curtir ali, curtir também a vista. Uma boa ideia” (E34).

Por outro lado, as avaliações negativas dos respondentes tiveram como justificativa extremamente importante os “preços altos dos alimentos e/ou bebidas” (90,6% - 29 de 32; Tabela 4.59). Sobre este aspecto, os respondentes comentaram: “Clientes são constrangidos a fazerem pedidos de valor alto” (Respondente N° 329) e “É um espaço privativo com preços altos e mau atendimento, pois as pessoas são intimidadas a consumir, logo na entrada por funcionários que não deixam conhecer o espaço” (Respondente N° 298). Alguns entrevistados também comentaram sobre os preços cobrados no local, que consideram inadequados: “Nunca fui, esse aqui eu sei que é caríssimo” (E37) e “poderia ser um pouquinho mais acessível ao público em geral, em questão de valores, tem muita gente que ainda não foi ali por questão de valores, que ali é um pouco mais caro, podia ser um pouco mais popular” (E38).

Outras respostas inseridas pelos respondentes indicam ainda algum desconforto no espaço interno do restaurante devido às paredes de vidro: “a estrutura de vidro apesar de interessante cria uma estufa com clima impraticável no verão” (Respondente N° 216) e “arquitetura não é só o desenho do prédio. Não gostei de estar lá” (Respondente N° 351).

De acordo com as observações de comportamento, o Restaurante Panorâmico “360 Poa Gastrobar” é utilizado pelos visitantes do local. Os funcionários do restaurante informaram que a capacidade interna é de 300 pessoas e do deck externo é em torno de 150 pessoas. A área externa do restaurante funciona como bar (Figura 4.49), e não se observou sua lotação total ao longo dos dias de observação. Os funcionários do restaurante ainda informaram que o bar externo abre às 16h, enquanto o restaurante fecha durante a tarde e reabre para jantar às 19h (Figura 4.50), e que o horário de maior movimento é a partir das 18h, principalmente nos finais de semana e feriados.



Figura 4. 49.: Uso da área externa do Restaurante 360 Poa Gastrobar
Fonte: a autora (2020)

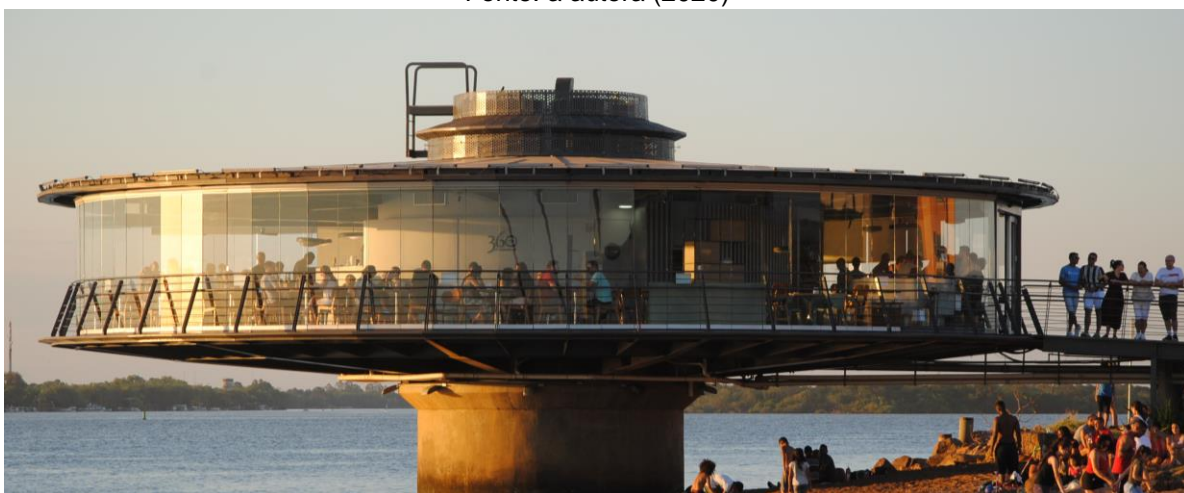


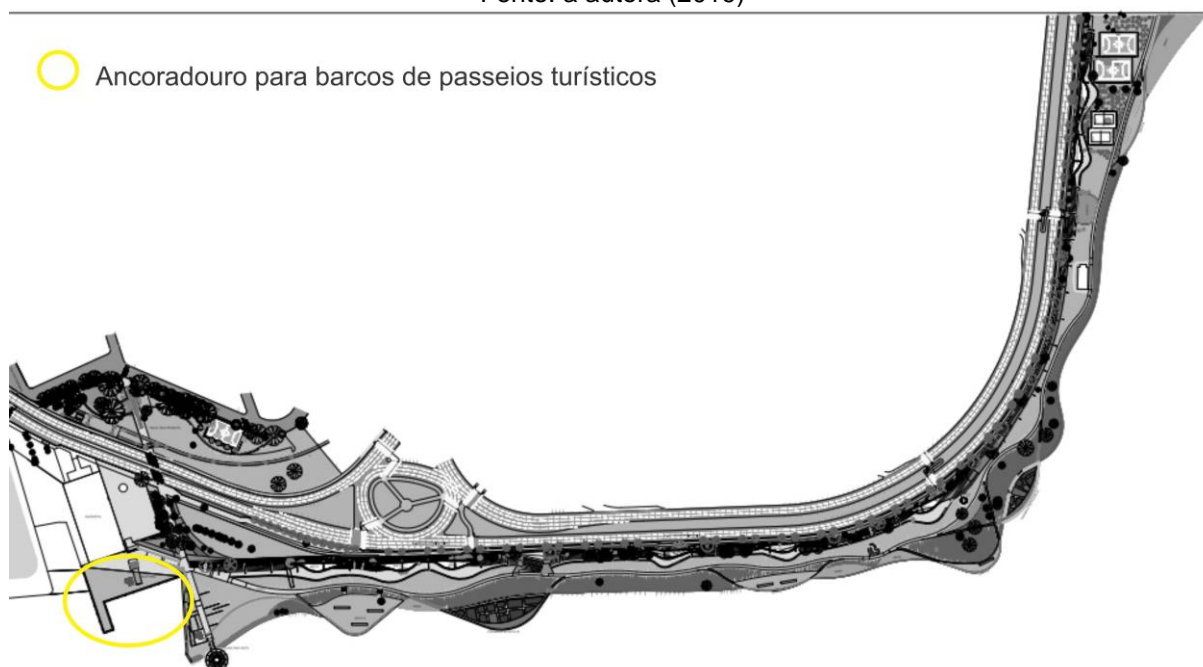
Figura 4. 50.: Uso interno do Restaurante Panorâmico
Fonte: a autora (2019)

4.3.4.3 Ancoradouro

De acordo com os dados obtidos através dos questionários, a implantação do ancoradouro para barcos de passeios turísticos (Figuras 4.51 e 4.52) é positiva (Tabela 4.61).



Figura 4. 51.: Ancoradouro para barcos de passeios turísticos
Fonte: a autora (2019)



○ Ancoradouro para barcos de passeios turísticos

Figura 4. 52.: Localização do ancoradouro para barcos de passeios turísticos no Trecho 1 da Orla do Guaíba

Fonte: Mapa base disponibilizado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade; círculo marcado pela autora

Tabela 4. 61.: Principais justificativas para as avaliações de ancoradouro para barcos de passeios turísticos, identificadas através de questionários

Avaliação	
O que você acha da implantação de ancoradouro para barcos de passeios turísticos?	Respondentes 130 (100%)
Muito adequada	37 (28,5)
Adequada	64 (49,2)
Nem adequada nem inadequada	22 (16,9)
Inadequada	5 (3,8)
Muito inadequada	2 (1,5)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 101 (100)
Permite o contato com o Guaíba	78 (77,2)

Permite apreciar a paisagem	74 (73,3)
Atração de pessoas para o local	71 (70,3)
Incentivo ao turismo	62 (61,4)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 7 (100)
Poluição gerada pelos barcos	5 (71,4)
Preços altos dos passeios turísticos	3 (42,9)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, estando no Apêndice K – Tabela K.30 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual entre mais de 70% até 80% a avaliação pode ser considerada positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Da mesma forma, os dados das entrevistas evidenciam uma avaliação positiva da implantação do ancoradouro (Tabela 4.62).

Tabela 4. 62.: Avaliação e principais justificativas para o ancoradouro para barcos de passeios turísticos, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
O que você acha da implantação de ancoradouro para barcos de passeios turísticos?	Entrevistados 30 (100)
Positiva	24 (80)
Negativa	0 (0)
Nem positiva e nem negativa	4 (13,3)
Indiferente	2 (6,7)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 24 (100)
Incentivo ao turismo	12 (50)
Permite apreciar a paisagem	6 (25)
Poderia ter um ancoradouro particular	3 (12,5)
Permite o contato com o Guaíba	2 (8,3)
Geração de empregos	2 (8,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, estando no Apêndice L – Tabela L.16 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais de 70% até 80% a avaliação pode ser considerada positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Para os respondentes dos questionários que avaliaram positivamente, foram muito importantes as justificativas: “permite o contato com o Guaíba” (77,2% - 78 de 101), “permite apreciar a paisagem” (73,3% - 74 de 101), “atração de pessoas para o local” (70,3% - 71 de 101) e “incentivo ao turismo” (61,4% - 62 de 101), (Tabela 4.61). Entre estas, apenas a “atração de pessoas para o local” não foi citada pelos entrevistados.

A justificativa de que “permite o contato com o Guaíba” também foi citada pelos entrevistados (8,3% - 2 de 24; Tabela 4.62), que mencionaram a importância dos

passeios de barco para que as pessoas conheçam e valorizem o Guaíba enquanto um recurso da cidade, para além de uma paisagem:

“(...) eu acho também que o rio ele não é tão explorado quanto deveria ser. Eu acho que se ele fosse mais limpo ele seria mais explorado, o pessoal ia aproveitar mais o rio e ia ter mais atividades náuticas, eu acho que poderia ter esportes náuticos no rio assim, tipo, tanto esportes de nado, de remo, de barco à vela, jet ski, porque a gente tem os portos ali, tem as marinas, só que eu vejo que o pessoal não explora tanto essa parte e eu acho que a parte náutica fica a desejar assim. A gente tem todo um rio legal e o pessoal não aproveita como eu acho que poderia tá aproveitando.” (E33)

“Pro pessoal que quer curtir mais dentro, dar uma passeada diferente.” (E34)

Em relação a “permite apreciar a paisagem”, esta justificativa também foi importante entre as mencionadas pelos entrevistados (25% - 6 de 24; Tabela 4.62). Estes entrevistados explicaram que os barcos de passeio possibilitam visualizar outros ângulos da cidade:

“Ah porque por exemplo tem coisas que a gente não conhece, as ilhas aqui do lado e a gente não conhece a paisagem de lá. Se tu for parar pra pensar “eu vou de carro até lá”, tu não vai. Não vai aproveitar. E é uma outra visão tu vendo do rio pra parte da orla, as praias que tu vê do outro lado pra cá” (E38)

“é uma vista linda, é uma experiência também, então eu acho ótimo.” (E41)

“mostra algumas partes da cidade que muita gente não conhece.” (E46)

Ainda, o “incentivo ao turismo” foi uma justificativa muito importante entre os entrevistados (50% - 12 de 24; Tabela 4.62). De acordo com estes entrevistados:

“É isso aí, que tem mais uma opção pra turismo, eu acho importante ter porque Porto Alegre é uma cidade aconchegante, pelo fato do rio assim. Então tu ter essa opção pro pessoal que não conhece, vir de fora e conhecer mais Porto Alegre, conhecer o rio” (E33)

“Mais pelo turismo né, chama bastante atenção, tem bastante gente que tem curiosidade de ir conhecer o rio, e de barco é até bem mais gostoso, apreciar a paisagem e tudo.” (E40)

“por causa do turismo, motivar bastante o turismo, pro pessoal conhecer um pouco das ilhas também, os turistas que vem pra Porto Alegre.” (E45)

“eu acho que tem que aproveitar o rio é um troço bonito para quem vem de fora né, Porto Alegre não é uma cidade tão turística assim, pelo menos ter um barco para passear quem vem de fora” (E49)

Nas observações de comportamento observou-se que a área do ancoradouro é um espaço utilizado pelas pessoas que visitam o local. Contudo, é quando os barcos de

passeios turísticos estão retornando ou prestes a sair que a área fica mais movimentada, em razão da presença daqueles que irão embarcar/desembarcar dos barcos (Figura 4.53). Algumas pessoas utilizam a área do ancoradouro para contemplar a paisagem, parando próximas das grades da borda para observar ou tirar fotos (Figura 4.54), ou também observando os barcos que param ali (Figura 4.55), sem necessariamente participar de algum passeio. Além do piso de madeira, uma parte do ancoradouro possui piso de concreto, área que, às vezes, é utilizada por pessoas que praticam skate, patins ou bicicletas (Figura 4.56) e também para a realização de eventos, como apresentações musicais (Figura 4.57). Ainda, a bilheteria do ancoradouro produz uma área sombreada (Figura 4.58) que, conforme o sol vai baixando, começa a incidir sobre as escadas de acesso para o ancoradouro e a atrair algumas pessoas para sentar nessa área.

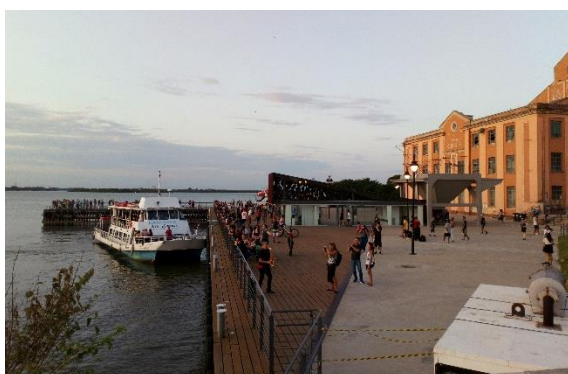


Figura 4. 53.: Barco de passeio chegando ao ancoradouro e pessoas próximas às grades observando a paisagem
Fonte: a autora (2020)

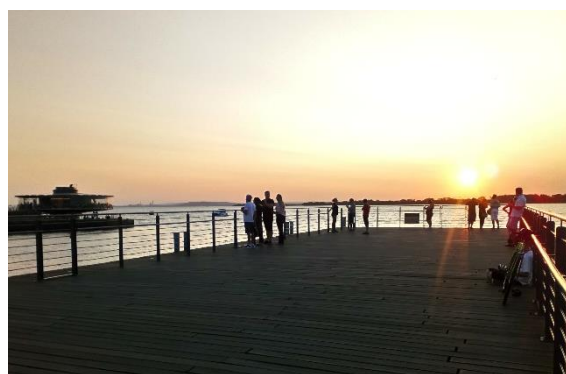


Figura 4. 54.: Pessoas contemplando a paisagem junto as grades da borda do ancoradouro
Fonte: a autora (2020)

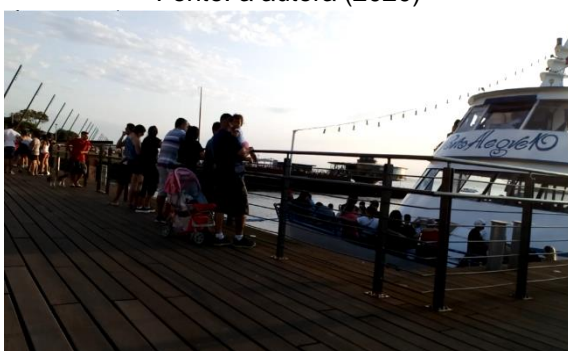


Figura 4. 55.: Pessoas observando os barcos ancorados
Fonte: a autora (2020)

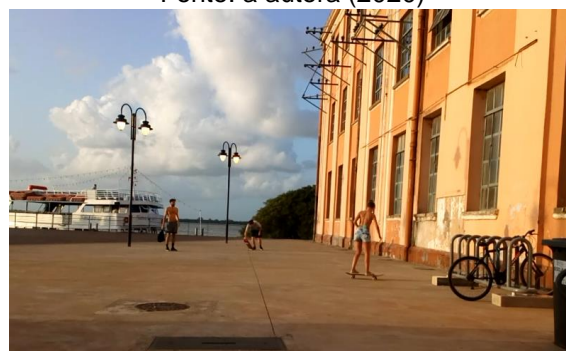


Figura 4. 56.: Pessoas andando de skate na área de piso de concreto do ancoradouro
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 57.: Grupo realizando apresentação musical na área de piso de concreto do ancoradouro
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 58.: Grupo praticando atividade em área sombreada pela bilheteria do ancoradouro
Fonte: a autora (2020)

4.3.4.4 Equipamentos para exercícios físicos

Para os respondentes do questionário, a implantação de ciclovia (Figuras 4.59 e 4.60) no Trecho 1 da Orla é muito positiva (Tabela 4.63).



Figura 4. 59.: Ciclovia
Fonte: a autora (2019)

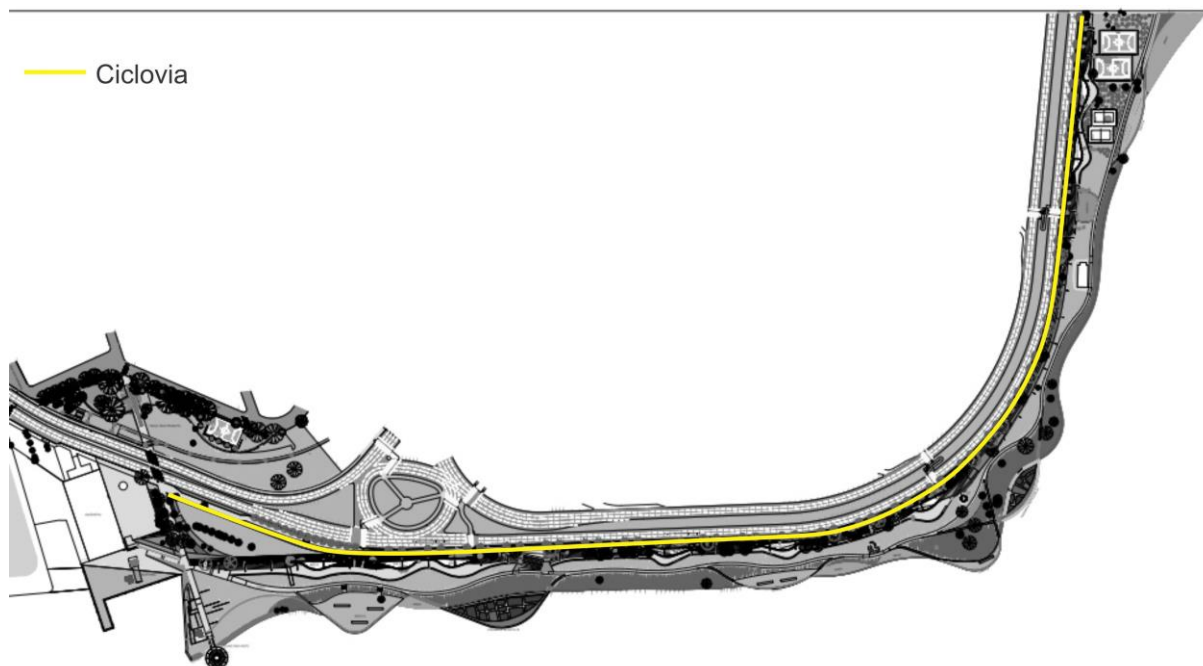


Figura 4. 60.: Localização da ciclovia no Trecho 1 da Orla do Guaíba

Fonte: Mapa base disponibilizado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade; linha marcada pela autora

Tabela 4. 63.: Avaliação e principais justificativas para a ciclovia, identificadas através de questionários

Avaliação	
Com relação aos equipamentos esportivos, opine sobre os itens a seguir: Implantação de ciclovia	Respondentes 129 (100%)
Muito adequada	95 (73,6)
Adequada	31 (24)
Nem adequada nem inadequada	0 (0)
Inadequada	2 (1,6)
Muito inadequada	1 (0,8)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 126 (100)
Estímulo à prática de exercícios físicos	118 (91,5)
Estímulo ao uso de meios de transporte sustentáveis	97 (72,5)
Atração de pessoas para o local	82 (63,6)
Delimitação de uma área exclusiva para o tráfego de bicicletas	79 (61,2)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 3 (100)
Atração de pessoas para o local	1 (33,3)
Estímulo à prática de exercícios físicos	1 (33,3)
A ciclovia deveria ocupar uma faixa da via de carros, dado o intenso uso da calçada por pedestres.	1 (33,3)
As bicicletas devem circular como veículos.	1 (33,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, estando no Apêndice K – Tabela K.31 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Os dados obtidos através de entrevistas também evidenciam uma avaliação muito positiva da implantação da ciclovia (Tabela 4.64).

Tabela 4. 64.: Avaliação e principais justificativas para a ciclovia, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
Com relação aos equipamentos esportivos, o que você acha da implantação de ciclovia?	Entrevistados 30 (100)
Positiva	25 (83,3)
Negativa	0 (0)
Nem positiva e nem negativa	5 (16,7)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 25 (100)
Estímulo à pratica de exercícios físicos	6 (24)
Disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas	4 (16)
Oferece a opção para quem quiser utilizar	4 (16)
Vê outras pessoas usando/aproveitando	3 (12)
Delimitação de uma área exclusiva para o tráfego de bicicletas	3 (12)
Bem cuidado	2 (8)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, estando no Apêndice L – Tabela L.17 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

O “estímulo à pratica de exercícios físicos” (91,5% - 118 de 126; Tabela 4.63) foi uma justificativa extremamente importante para as avaliações positivas dos respondentes dos questionários. Entre os entrevistados, o “estímulo à pratica de exercícios físicos” (24% - 6 de 25; Tabela 4.64) também foi a principal justificativa. Esses entrevistados mencionaram que a existência de ciclovias à disposição convida às pessoas ao uso da bicicleta: “ah é legal. Estimula as pessoas a vir até aqui, a se exercitar” (E37) e “Acho legal, as ciclovias, eu não frequento muito, mas é importante pro pessoal que vem pra cá, quem faz exercícios né” (E45).

O “estímulo ao uso de meios de transporte sustentáveis” (72,5% - 97 de 126; Tabela 4.63) foi uma justificativa muito importante entre os respondentes que avaliaram positivamente a ciclovia. Semelhantemente, alguns entrevistados comentaram sobre a importância das ciclovias para a mobilidade pela cidade:

“Principalmente a ciclovia dentro, mais pra dentro dos bairros, pra dentro da cidade, não só aqui na orla né, mas incluir todos os outros bairros.” (E38)

“As ciclovias eu usava mais, mas agora uso bem menos, mas também é uma coisa bem útil. Apesar de que aqui em Porto Alegre em geral tem um problema que as ciclovias são muito pensadas pra passeio e não pra transporte, porque esse é um trecho aqui que as pessoas não usam pra transporte.” (E48)

“Eu acho sensacional. Porque a ciclovia né que é uma coisa que é tão fundamental, acho que todas as ruas deviam ter” (E60)

Adicionalmente, a “atração de pessoas para o local” (63,6% - 82 de 126; Tabela 4.63) foi uma justificativa muito importante para as avaliações positivas dos respondentes. Um dos entrevistados explica que a orla é um local propício para andar de bicicleta, e por isso a ciclovia atrairia as pessoas para a área: “Acho bem interessante, principalmente a ciclovia porque é propício, essa *vibe* que tem é propício para o exercício físico” (E55).

Ainda, a “delimitação de uma área exclusiva para o tráfego de bicicletas” (61,2% – 79 de 126; Tabela 4.63) foi muito importante para as avaliações positivas, conforme indicado pelos respondentes. Os entrevistados também indicaram a “delimitação de uma área exclusiva para o tráfego de bicicletas” (12% - 3 de 25; Tabela 4.64) proporcionada pela ciclovia como algo importante, para evitar acidentes tanto entre pedestres e ciclistas, quanto com pessoas andando de skate, patinetes, patins e outros similares.

Entre os entrevistados, também foi importante a justificativa de “disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas” (16% - 4 de 25; Tabela 4.64), como comenta um deles: “fundamental, eu acho que é fundamental tu ter a possibilidade de fazer atividade física ao ar livre e sem custo. Então a ciclovia é fundamental, eu gosto de andar de bicicleta” (E41).

Ainda, entre os entrevistados foi importante a justificativa de que a ciclovia “oferece a opção para quem quiser utilizar” (16% - 4 de 25; Tabela 4.64). Embora não costumem utilizar, estes quatro entrevistados consideram positiva a existência da ciclovia por observarem que é algo que outras pessoas usufruem.

Nas observações de comportamento observou-se um uso intenso da ciclovia (Figura 4.61), sobretudo no horário em torno das 19h. Além de bicicletas, observou-se o uso da ciclovia, principalmente, por pessoas em patinetes, rolers/patins e skate (Figura 4.62). Nos sábados e domingos, o trecho da rua Edvaldo Pereira Paiva que tangencia o Trecho 1 tem o trânsito de automóveis interrompido, extendendo a área de lazer para a avenida (Figura 4.63). Nesta parte da avenida, pedestres e ciclistas compartilham o espaço, além de instalarem-se, nas bordas, *food trucks* e vendedores autônomos de alimentos e de bebidas, e serviços de aluguel de “triciclos

compartilhados” para lazer. Diante disso, a ciclovia deixa de estar entre a via de veículos e o passeio e passa a se localizar no meio da área, fazendo com que pessoas acabem andando pela ciclovia ou cruzando-a de forma distraída (Figura 4.64).



Figura 4. 61.: Uso intenso da ciclovia
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 62.: Adulto e criança utilizando patinete na ciclovia
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 63.: Trecho da Av. Edvaldo Pereira Paiva com o trânsito de automóveis interrompido, no sábado
Fonte: a autora (2020)



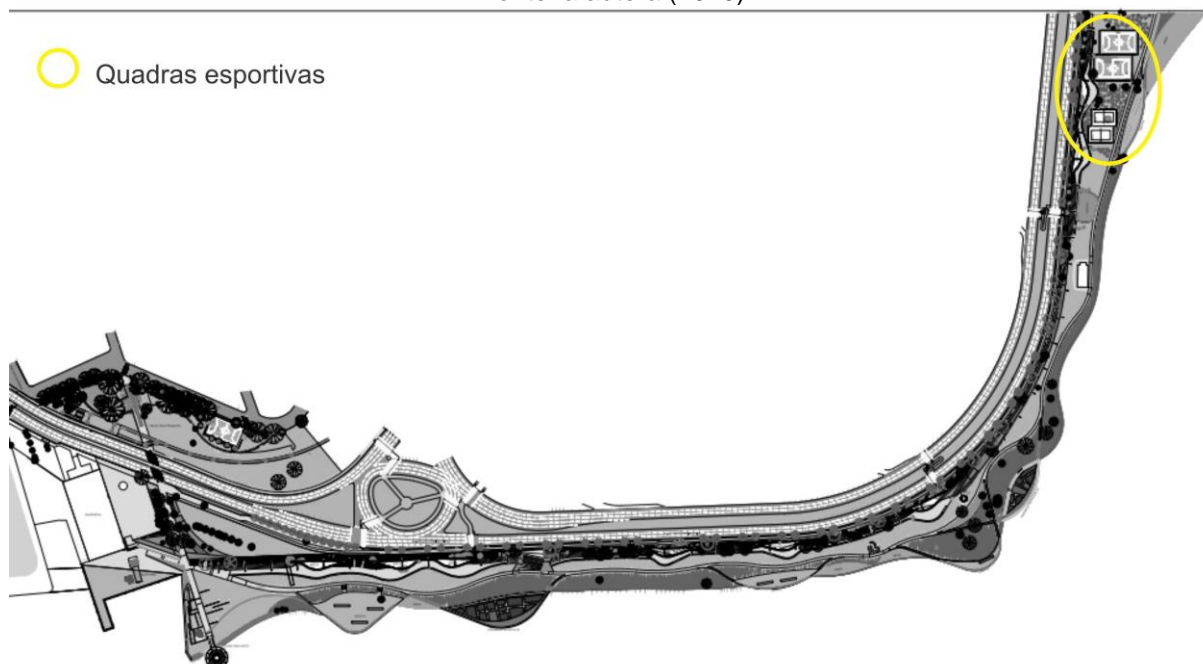
Figura 4. 64.: Pedestres andando sobre a ciclovia, sábado
Fonte: a autora (2020)

Quanto à implantação de quadras esportivas (Figuras 4.65 e 4.66), a avaliação dos respondentes do questionário é muito positiva (Tabela 4.65).



Figura 4. 65.: Quadra esportiva

Fonte: a autora (2019)

**Figura 4. 66.:** Localização das quadras esportivas no Trecho 1 da Orla do Guaíba

Fonte: Mapa base disponibilizado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade; círculo marcado pela autora

Tabela 4. 65.: Avaliação e principais justificativas para as quadras esportivas, identificadas através de questionários

Avaliação	
Com relação aos equipamentos esportivos, opine sobre os itens a seguir: Implantação de quadras esportivas	Respondentes 129 (100%)
Muito adequada	82 (63,6)
Adequada	42 (32,6)
Nem adequada nem inadequada	5 (3,9)
Inadequada	0 (0)
Muito inadequada	0 (0)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 124 (100)
Estímulo à prática de exercícios físicos	116 (93,5)
Disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas	108 (87,1)
Atração de pessoas para o local	87 (70,2)
Possibilidade de uso diurno e noturno do local	70 (56,5)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, estando no Apêndice K – Tabela K.32 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Semelhantemente, para os entrevistados, a avaliação da implantação de quadras esportivas é positiva (Tabela 4.66).

Tabela 4. 66.: Avaliação e principais justificativas para as quadras esportivas, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
Com relação aos equipamentos esportivos, o que você acha da implantação de quadras esportivas?	Entrevistados 30 (100)
Positiva	24 (80)
Negativa	1 (3,3)
Nem positiva e nem negativa	4 (13,3)
Não quis opinar	1 (3,3)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 24 (100)
Oferece a opção para quem quiser utilizar	6 (25)
Estímulo à prática de exercícios físicos	4 (16,7)
Disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas	4 (16,7)
Vê outras pessoas usando/aproveitando	4 (16,7)
Avaliações negativas	Total 1 (100)
Prejudica o caráter contemplativo do espaço	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, estando no Apêndice L – Tabela L.18 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais de 70% até 80% a avaliação pode ser considerada positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

São justificativas extremamente importantes para as avaliações positivas dos respondentes o “estímulo à prática de exercícios físicos” (93,5% - 116 de 124) e a “disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas” (87,1% - 108 de 124) (Tabela 4.65).

Quanto ao “estímulo à prática de exercícios físicos”, esta também foi uma justificativa importante para os entrevistados (16,7% - 4 de 24; Tabela 4.66) os quais comentaram: “acho bom. Incentiva né, a população a utilizar, fazer exercícios também” (E43), “perfeito, maravilhoso, adoro esporte, amo, acho ótimo. Quanto mais melhor, quanto mais as crianças e jovens puderem estar praticando esporte, melhor.” (E51), e “perfeito. Ótimo. Porque possibilita a prática do esporte mesmo, convida, bem bom isso” (E58).

A “atração de pessoas para o local” (70,2% - 87 de 124; Tabela 4.65) é uma justificativa muito importante para as avaliações positivas dos respondentes do questionário. Em relação a este aspecto, um dos entrevistados comentou que o espaço, contendo diversos equipamentos, como as quadras esportivas, torna-se útil para as pessoas: “isso aí fez um espaço que fica mais, mais utilizado né, mais pra lá não tinha, as quadras que tinha eram muito precárias, entendeu, eram muito

precárias (...) então, tá se tornando um espaço bem mais útil pra cidade, pra quem gosta né, de fazer esse tipo de atividade” (E46).

Ainda, é uma justificativa importante para as avaliações positivas dos respondentes a “possibilidade de uso diurno e noturno do local” (56,5% - 70 de 124; Tabela 4.65). Conforme comentaram alguns entrevistados, como as quadras ficam abertas e disponíveis para uso, há grupos de pessoas que utilizam as quadras no período noturno: “no dia que a gente veio de madrugada, meia noite tinha gente jogando. (...) Tava todo mundo jogando vôlei” (E45) e “sei que tem grupos de vôlei de mulheres por exemplo, que se reúnem durante a semana e vêm jogar depois do trabalho, então é legal” (E50).

Ainda, para os entrevistados foi importante a justificativa de “oferece a opção para quem quiser utilizar” (25% - 6 de 24; Tabela 4.66), pois esses entrevistados explicam que as quadras possibilitam uma opção de atividade para os usuários do local:

“Acho a mesma coisa, quanto mais a gente puder aproveitar esse espaço, sem ao mesmo tempo lotar de coisas, mas como tem bastante espaço, acho que é sempre bom. Pra que as pessoas possam fazer essas atividades e tal, e aproveitar, livre arbítrio, quem quiser vai ir” (E32)

“Pro pessoal ter essa opção de esporte, poder praticar um esporte ali. É uma opção “ahh vamo jogar um basquete, vou lá na orla” é legal” (E33).

A justificativa de que “vê outras pessoas usando/aproveitando” também foi importante para as avaliações positivas dos entrevistados (16,7% - 4 de 24; Tabela 4.66): “acho legal, acho que tem que ter, eu sempre vejo gente aproveitando” (E44) e “eu ando ali vejo bastante gente jovem que joga basquete, uma garotada” (E51).

As observações de comportamento confirmaram que as quadras esportivas são bastante utilizadas pelos frequentadores do local para a prática de esportes coletivos (Figuras 4.67 e 4.68). Em todos os dias de observação as quadras estavam em uso. Observou-se também grupos de pessoas jogando bola na grama e na área de piso de concreto abaixo dos mirantes nas áreas próximas das quadras esportivas (Figura 4.69). A última quadra, junto ao final do Trecho 1, algumas vezes, estava sendo utilizada para atividades como patinação, andar de patinete e bicicleta (Figura 4.70).



Figura 4. 67.: Grupo de pessoas jogando vôlei na quadra esportiva
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 68.: Grupo de pessoas jogando futebol na quadra esportiva
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 69.: Pessoas jogando bola na área de piso de concreto próxima das quadras esportivas
Fonte: a autora (2020)

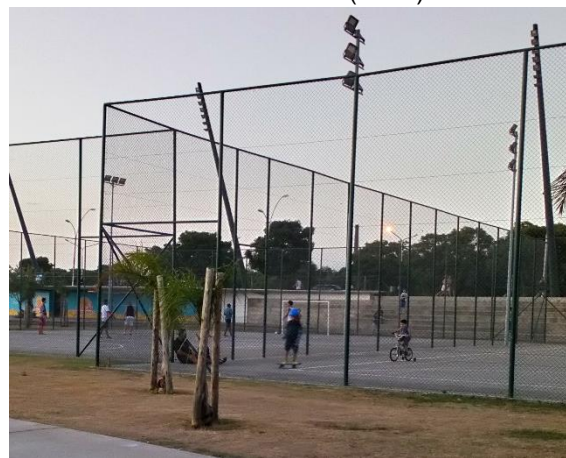


Figura 4. 70.: Uso da última quadra esportiva para andar de skate e bicicleta
Fonte: a autora (2020)

Quanto à implantação de academia ao ar livre (Figuras 4.71 e 4.72), os dados obtidos através dos questionários revelam uma avaliação muito positiva (Tabela 4.67).



Figura 4. 71.: Academia ao ar livre
Fonte: a autora (2019)

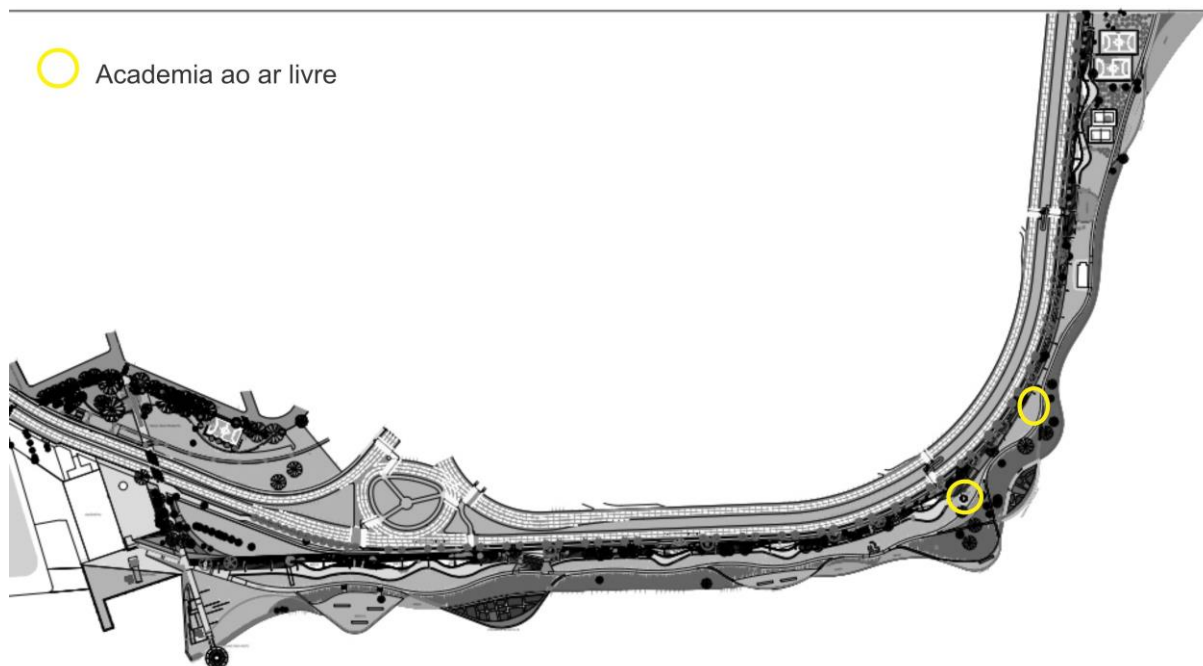


Figura 4. 72.: Localização dos equipamentos de academia ao ar livre no Trecho 1 da Orla do Guaíba
Fonte: Mapa base disponibilizado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade; círculos marcados pela autora

Tabela 4. 67.: Avaliação e principais justificativas para a academia ao ar livre, identificadas através de questionários

Avaliação	
Com relação aos equipamentos esportivos, opine sobre os itens a seguir: Implantação de academia ao ar livre	Respondentes 129 (100%)
Muito adequada	77 (59,7)
Adequada	47 (36,4)
Nem adequada nem inadequada	3 (2,3)
Inadequada	0 (0)
Muito inadequada	2 (1,6)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 124 (100)
Disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas	113 (91,1)
Estímulo à prática de exercícios físicos	108 (87,1)
Atração de pessoas para o local	82 (66,1)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 2 (100)
Falta de manutenção adequada dos equipamentos	2 (100)
Academias ao ar livre não são muito usadas, nem mesmo pelo público ido	1 (50)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, estando no Apêndice K – Tabela K.33 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Para os entrevistados, a avaliação da academia ao ar livre também pode ser considerada positiva (Tabela 4.68).

Tabela 4. 68.: Avaliação e principais justificativas para a academia ao ar livre, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
Com relação aos equipamentos esportivos, o que você acha da implantação de academia ao ar livre?	Entrevistados 30 (100)
Positiva	23 (76,7)
Negativa	1 (3,3)
Nem positiva e nem negativa	5 (16,7)
Não quis opinar	1 (3,3)
Justificativas	
Avaliações positivas	Total 23 (100)
Oferece a opção para quem quiser utilizar	6 (26,1)
Estímulo à pratica de exercícios físicos	5 (21,7)
Vê outras pessoas usando/aproveitando	5 (21,7)
Disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas	4 (17,4)
Bem cuidado	2 (8,7)
Avaliações negativas	Total 1 (100)
Falta de sombra nos equipamentos	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, estando no Apêndice L – Tabela L.19 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais de 70% até 80% a avaliação pode ser considerada positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

A “disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas” (91,1% - 113 de 124) e o “estímulo à pratica de exercícios físicos” (87,1% - 108 de 124) foram justificativas extremamente importantes para as avaliações positivas dos respondentes dos questionários (Tabela 4.67).

Entre os entrevistados, a “disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas” (17,4% - 4 de 23; Tabela 4.68) também foi uma justificativa importante. Conforme um dos entrevistados: “eu acho bem interessante, apesar de eu não praticar nenhum esporte, eu acho bem bacana, pro pessoal que gosta de praticar ao ar livre né, não precisa pagar uma academia, algo do tipo” (E40).

O “estímulo à pratica de exercícios físicos” também foi importante entre os entrevistados (21,7% - 5 de 23; Tabela 4.68) que avaliaram positivamente a academia ao ar livre. Conforme estes entrevistados, a disponibilidade de equipamentos de academia no espaço público funciona como um convite para a prática de exercícios: “é legal. Estimula as pessoas a vir até aqui, a se exercitar” (E37) e “é bom para as pessoas terem alguma atividade ao ar livre” (E59).

Adicionalmente é muito importante entre as justificativas para as avaliações positivas dos respondentes dos questionários a “atração de pessoas para o local”

(66,1% - 82 de 124; Tabela 4.67), embora este aspecto não tenha sido citado pelos entrevistados.

Ainda foi importante para as avaliações positivas dos entrevistados a justificativa de que a implantação de academia ao ar livre “oferece a opção para quem quiser utilizar” (26,1% - 6 de 23; Tabela 4.68), indicando que não usam, mas consideram importante que exista para que outros frequentadores que utilizam tenham este equipamento disponível: “os equipamentos, eu particularmente não uso mas eu acho legal pra quem usa ter essa opção disponível né. Que tem nessa praça aqui perto também tem, é legal pra quem tá dando uma caminhada pode fazer exercício” (E48).

Além disso, 21,7% (5 de 23; Tabela 4.68) dos entrevistados avaliaram positivamente a academia ao ar livre pois indicaram que “vê outras pessoas usando/aproveitando”. Conforme um destes entrevistados comentou: “esses de academia eu passo e vejo uma gurizada não muito nova, acho que atende um pouco da população mais idosa, com mais idade, é interessante assim para a saúde das pessoas” (E56).

Através das observações de comportamento, constatou-se que os equipamentos de academia ao ar livre são utilizados pelas pessoas. Observou-se a utilização dos equipamentos por adultos e também por idosos, tanto sozinhos como em grupos (Figuras 4.73 e 4.74). Alguns equipamentos apresentavam falta de manutenção (estão quebrados ou com alguma peça faltando), o que prejudica a utilização pelas pessoas. Adicionalmente, observou-se o uso da academia ao ar livre como um objeto lúdico pelas crianças, que diversas vezes foram observadas interagindo com os equipamentos das duas academias ao ar livre instaladas (Figuras 4.75 e 4.76).



Figura 4. 73.: Adultos e idosos utilizando os equipamentos da academia ao ar livre
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 74.: Adultos e idosos utilizando os equipamentos da academia ao ar livre
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 75.: Criança brincando com equipamento da academia ao ar livre
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 76.: Criança brincando com equipamento da academia ao ar livre
Fonte: a autora (2020)

Ainda, um dos gestores públicos entrevistados mencionou que entre os equipamentos esportivos, as academias ao ar livre e as quadras também foram demandas acrescentadas ao projeto no decorrer do processo. Isso revela a importância dos gestores públicos municipais fazerem a mediação das demandas da população local com o escritório de arquitetura contratado de outro estado:

“Isso foi pedido né. Academia também, é um equipamento que a gente.. acho que ele é democrático porque as pessoas gostam muito de utilizar a orla pra atividade física, pra a caminhada principalmente então a academia agrega nesse sentido, a pessoa que gosta de fazer caminhada pode vir fazer um alongamento. (...) isso também foi um atendimento de necessidade que eu te disse do gaúcho, o gaúcho gosta de equipamento, gosta de fazer coisas no lugar” (ESP2).

4.3.4.5 Equipamentos de recreação infantil

Os dados obtidos através dos questionários revelam uma avaliação muito positiva da implantação de equipamentos de recreação infantil (Figuras 4.77 e 4.78) (Tabela 4.69).



Figura 4. 77.: Equipamentos de recreação infantil
Fonte: a autora (2019)

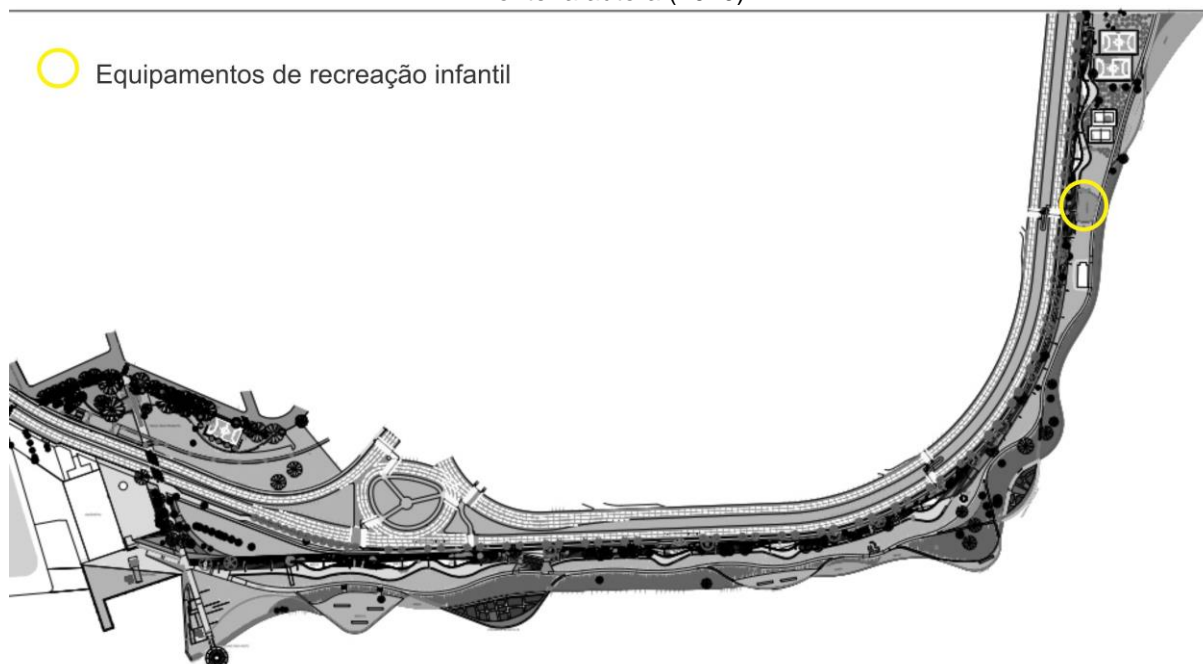


Figura 4. 78.: Localização dos equipamentos de recreação infantil no Trecho 1 da Orla do Guaíba
Fonte: Mapa base disponibilizado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade; círculo marcado pela autora

Tabela 4. 69.: Avaliação e principais justificativas para os equipamentos de recreação infantil, identificadas através de questionários

Avaliação	
O que você pensa sobre a implantação de equipamentos de recreação infantil?	Respondentes 127 (100%)
Muito adequada	82 (64,6)
Adequada	38 (29,9)
Nem adequada nem inadequada	4 (3,1)
Inadequada	2 (1,6)
Muito inadequada	1 (0,8)
Justificativas	
Respondentes	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	
Total 120 (100)	
Tornar o local adequado para lazer em família	112 (93,3)
Oportunidades de lazer específicas para crianças	103 (85,8)
Estímulo à prática de atividades de lazer infantil ao ar livre	98 (81,7)
Possibilita o contato das crianças com a natureza	83 (69,2)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	
Total 3 (100)	
Tornar o local adequado para lazer em família	1 (33,3)
Falta de manutenção adequada dos equipamentos	1 (33,3)
Insuficiente. Projeto sofrível	1 (33,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, estando no Apêndice K – Tabela K.34 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Semelhantemente, entre os entrevistados a avaliação da implantação de equipamentos de recreação infantil é positiva (Tabela 4.70).

Tabela 4. 70.: Avaliação e principais justificativas para os equipamentos de recreação infantil, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
O que você pensa sobre a implantação de equipamentos de recreação infantil?	Entrevistados 30 (100)
Positiva	24 (80)
Negativa	1 (3,3)
Nem positiva e nem negativa	4 (13,3)
Não quis opinar	1 (3,3)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 24 (100)
Oportunidades de lazer específicas para crianças	11 (45,8)
Tornar o local adequado para lazer em família	7 (29,2)
Possibilita o contato das crianças com a natureza	4 (16,7)
Deveria ter mais	4 (16,7)
Avaliações negativas	Total 1 (100)
Falta de sombra	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, estando no Apêndice L – Tabela L.20 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais de 70% até 80% a avaliação pode ser considerada positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

As seguintes justificativas foram extremamente importantes para as avaliações positivas dos equipamentos de recreação infantil pelos respondentes dos questionários: “tornar o local adequado para lazer em família” (93,3% - 112 de 120), “oportunidades de lazer específicas para crianças” (85,8% - 103 de 120) e “estímulo à prática de atividades de lazer infantil ao ar livre” (81,7% - 98 de 120) (Tabela 4.69).

Para os entrevistados “tornar o local adequado para lazer em família” (29,2% - 7 de 24; Tabela 4.70) também foi uma justificativa importante. De acordo com estes entrevistados, os equipamentos de recreação infantil permitem que os adultos e crianças disfrutem juntos do local: “tu tem que ter essa área de lazer pra pegar quem tem filho, deixa ali o filho, fica ali cuidando, toma um chimarrãozinho mas a criança ta ali brincando se divertindo, eu acho muito importante” (E38), “as crianças adoram, então imagina só, ontem tava cheio de crianças brincando com os pais ao redor (...) que bom a gente ter espaço público de qualidade para ocupar” (E51), “os pais vão sair de dentro de casa no fim de semana pra arejar, tomar um chimarrão, vão vir com os filhos, e tem uma área específica pras crianças brincar” (E53), “sim, é importante porque às vezes a gente vem com os filhos né e aí pode curtir” (E54).

Para os entrevistados, a disponibilidade de “oportunidades de lazer específicas para crianças” (45,8% - 11 de 24; Tabela 4.70) é a principal justificativa para as avaliações positivas. Conforme explica um dos entrevistados: “para que os pais venham e as crianças também consigam acessar. A criança não vai só querer parar, tomar chimarrão e ver o pôr do sol, assim então eu acho que é interessante ter esse espaço garantido” (E56).

Quanto ao “estímulo à prática de atividades de lazer infantil ao ar livre”, os entrevistados comentaram: “acho ótimo porque daí as pessoas não ficam tanto tempo enfiadas dentro de shopping, que é o templo do consumismo, eu não gosto, eu prefiro opções de lazer ao ar livre” (E36), “isso é muito importante né, porque até aqui na cidade as praças tão bem depredadas sabe, e pra passear com as crianças tá bem ruim, por isso que a gente anda vindo bem mais aqui no Gasômetro com ela, porque tem onde ela correr e brincar ao ar livre” (E40) e “as crianças também tem essa possibilidade de, ainda mais atualmente, que tá tudo tão virtual, de poderem praticar essas brincadeiras, essas coisas ao ar livre” (E41).

Ainda, “possibilita o contato das crianças com a natureza” (69,2% - 83 de 120; Tabela 4.69) foi uma justificativa muito importante para as avaliações positivas dos respondentes. Para os entrevistados, esta justificativa também foi importante (16,7% - 4 de 24; Tabela 4.70), e conforme um deles explica: “acho que é legal. Acho que é muito bom pras crianças, que as crianças hoje vivem trancadas em apartamento, e elas precisam ter esse contato” (E61).

Entre os entrevistados, 16,7% (4 de 24; Tabela 4.70) indicaram que “deveria ter mais” equipamentos de recreação infantil ao avaliá-los de forma positiva. Conforme explicam estes entrevistados, além de perceberem uma intensa presença de crianças no local, a localização dos equipamentos de recreação infantil em um dos extremos da área dificulta o acesso por aqueles que chegam pelo Centro Histórico: “sim, pra mim poderia ter até mais, não só aquela pracinha lá no canto, poderia ter uma aqui no meio, ter mais né.” (E38), “deveria ter mais (...) só tem esse espaço pra criança, aqui devia ter mais pras crianças poder ter acesso a isso” (E39), “poderia ter mais alguma em algum outro lugar né, mais equipamento, porque pode ver, acho que 30% do público é criança aí né, aí se tivesse mais algum seria melhor” (E47). Alguns respondentes do questionário também comentaram sobre a necessidade de mais equipamentos infantis: “também é ineficiente ter somente um

equipamento em uma área extensa como o Trecho 1” (Respondente Nº 298) e “o único problema é que o local de lazer das crianças é meio afastado, tanto que elas acabam preferindo brincar com os aparelhos de ginástica” (Respondente Nº 135).

A partir das observações de comportamento verificou-se que os equipamentos de recreação infantil são utilizados pelas crianças, supervisionadas por adultos acompanhantes. Nota-se que os equipamentos são mais intensamente utilizados aos sábados e domingos, bem como as arquibancadas do recanto infantil, onde podem acomodar-se os adultos que acompanham as crianças (Figuras 4.70 a 4.72). Além disso, no período das observações o SESC vinha instalando brinquedos infantis infláveis aos sábados e domingos, na área no meio das quadras, próxima ao recanto infantil, que também eram intensamente utilizados pelas crianças (Figura 4.73).



Figura 4. 79.: Uso dos equipamentos de recreação infantil – quarta-feira
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 80.: Uso dos equipamentos de recreação infantil – domingo
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 81.: Uso dos equipamentos de recreação infantil – sábado
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 82.: Equipamentos infláveis para recreação infantil instalados pelo SESC – sábado
Fonte: a autora (2020)

4.3.4.6 Iluminação

Para os respondentes dos questionários, a avaliação da iluminação da área (Figura 4.83) é muito positiva (Tabela 4.71).

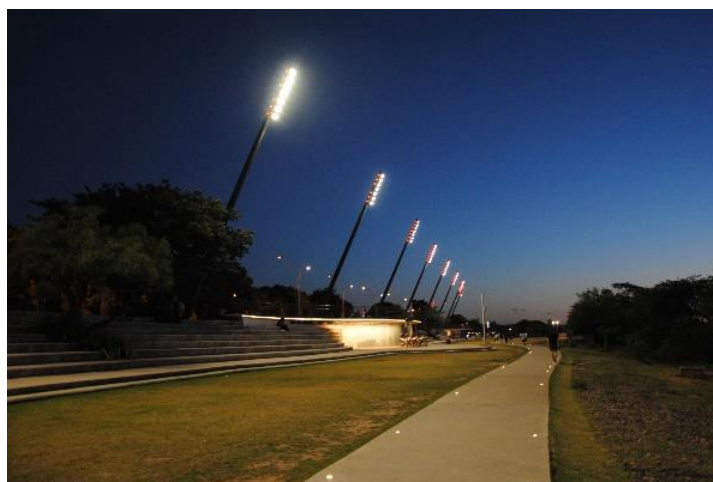


Figura 4. 83.: Iluminação noturna
Fonte: a autora (2019)

Tabela 4. 71.: Avaliação e principais justificativas para a iluminação, identificadas através de questionários

Avaliação	
Como você avalia a iluminação da área?	Respondentes 126 (100%)
Muito adequada	65 (51,6)
Adequada	57 (45,2)
Nem adequada nem inadequada	1 (0,8)
Inadequada	3 (2,4)
Muito inadequada	0 (0)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 122 (100)
Possibilidade de uso noturno da área	112 (91,8)
Aumento da sensação de segurança no local	101 (82,8)
As luzes tornam o local mais bonito	85 (69,7)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 3 (100)
Falta de manutenção adequada dos equipamento de iluminação	2 (66,7)
Horrível o projeto	1 (33,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, estando no Apêndice K – Tabela K.35 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Da mesma forma, para os entrevistados a avaliação da iluminação da área também é muito positiva (Tabela 4.72).

Tabela 4. 72.: Avaliação e principais justificativas para a iluminação, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
Como você avalia a iluminação da área?	Entrevistados 30 (100)
Positiva	25 (83,3)
Negativa	0 (0)
Nem positiva e nem negativa	4 (13,3)
Não quis opinar	1 (3,3)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 25 (100)
As luzes tornam o local mais bonito	12 (48)
Aumento da sensação de segurança no local	11 (44)
Possibilidade de uso noturno da área	8 (32)
Iluminação diferente	5 (20)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, estando no Apêndice L – Tabela L.21 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

São justificativas extremamente importantes para a avaliação positiva da iluminação pelos respondentes do questionário: a “possibilidade de uso noturno da área (91,8% - 112 de 122) e o “aumento da sensação de segurança no local” (82,7% - 101 de 122) (Tabela 4.71).

A “possibilidade de uso noturno da área” também foi importante para os entrevistados (32% - 8 de 25; Tabela 4.72), os quais comentaram que utilizam a área à noite e também que constatam um uso noturno expressivo da área, principalmente em comparação à situação anterior à reforma:

“Quando fica de noite mesmo assim dá pra aproveitar, se vem sábado, domingo, ainda tem muita gente 8h, 9h da noite.” (E32)

“De noite, tarde da noite sempre tem gente” (E33)

“Porque antes era um lugar que [no] final de tarde já começava a ficar um pouco mais escuro, então já começava a ficar um pouco mais chato de ficar caminhando por aqui, agora ficou bem iluminado aqui, essas luzinhas tipo um céu, céu não, estrelas no chão, essas coisas ficaram bem boas, dá pra usar até mais tarde e tenho visto que mais gente tem frequentado aqui num horário depois do pôr do sol assim.” (E48)

Quanto ao “aumento da sensação de segurança no local”, justificativa muito importante entre os entrevistados (44% - 11 de 25; Tabela 4.72), estes mencionaram que a iluminação proporciona maior uso do local e, com isso, contribui para a sensação de segurança:

“acho que iluminação é tudo pra noite também, porque acaba trazendo mais segurança, mais né, mais movimento, as pessoas se sentem mais seguras e conseqüentemente tem mais gente na rua. Então eu acho que é fundamental a iluminação durante a noite assim.” (E41)

“me chamou atenção né, que é uma coisa que antigamente não dava, era sombrio aqui de noite. Trouxe mais segurança. Proporcionou que as pessoas usassem. Segurança tanto pela iluminação, quanto pela quantidade de pessoas utilizando, que proporcionou que as pessoas usem mais.” (E46)

Adicionalmente, é muito importante para as avaliações positivas dos respondentes a justificativa de que “as luzes tornam o local mais bonito” (69,7% - 85 de 122; Tabela 4.71). Este foi o principal aspecto mencionado pelos entrevistados (48% - 12 de 25; Tabela 4.72). Nesse sentido, de acordo com os comentários dos entrevistados: “Ai, isso é lindo, o chão de estrelas eu adoro (Figura 4.84). Ai não sei te explicar, é a *vibe* né, uma *vibe* legal, energia boa, acho muito lindo” (E36), “ficou ótima, acho muito bonito, principalmente essa aqui do chão, acho muito lindinho, gosto muito disso. Porque é bonito mesmo, enfeita bem” (E58) e “essa ideia deles fazerem por exemplo o chão como se fosse estrelas né, com os LEDs, ficou muito diferente, a gente não vê em outra cidade, torna assim mais bonito” (E50).

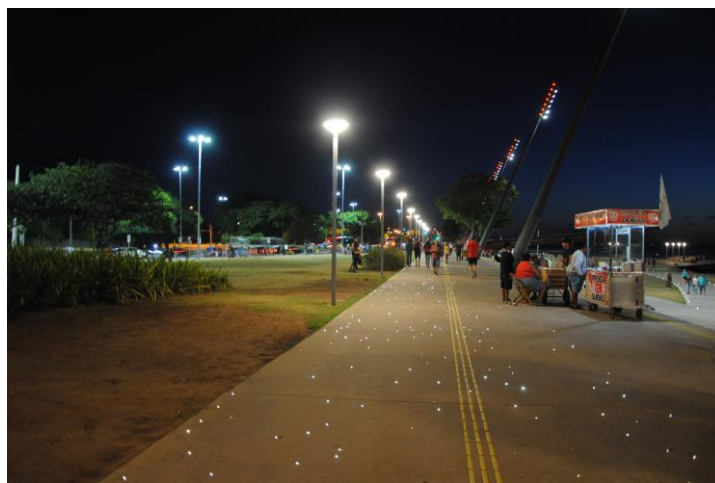


Figura 4. 84.: iluminação ornamental no chão do passeio superior
Fonte: a autora (2019)

Ainda, foi importante para as avaliações positivas pelos entrevistados a justificativa de “iluminação diferente” (20% - 5 de 25; Tabela 4.72), os quais explicaram que, principalmente se referindo aos postes inclinados, mas também à iluminação ornamental no chão do passeio superior (Figura 4.84), trata-se de um diferencial desta área de lazer em relação a outras existentes em Porto Alegre: “ficou alto, não ficou só tipo essa parte aqui sabe, eles implementaram esses postes inclinados,

esses detalhes aqui no chão também achei uma boa ideia, ficou legal, diferente” (E34), “olha, porque nós nunca tivemos nada, não tem um parque com isso aí hoje. Então a gente fica surpreso porque nunca existiu isso, entendeu” (E39), “tá bacana bem iluminado. Esse chão ficou uma graça, as crianças ficam doidas, acho que ficou bonitinho essas estrelinhas” (E51) e “acho que isso impactou nas pessoas né, eu tenho visto assim, enfim acho que botaram esse caráter lúdico aí né, com esse jogo de iluminação no chão, acho que funcionou” (E57).

Durante as observações de comportamento, verificou-se que as luzes dos postes inclinados e do chão do passeio superior se acendem logo após o pôr do sol, bem como os demais equipamentos de iluminação (postes menores na parte do passeio superior, iluminação ornamental na área externa do restaurante panorâmico, iluminação nas bordas do passeio inferior e luzes no chão do passeio superior). Conforme mencionado pelos entrevistados, observa-se que muitas pessoas permanecem no local após o pôr do sol, ou ainda chegam no local à noite, para praticar atividades de lazer e exercícios físicos (Figuras 4.85 e 4.86).

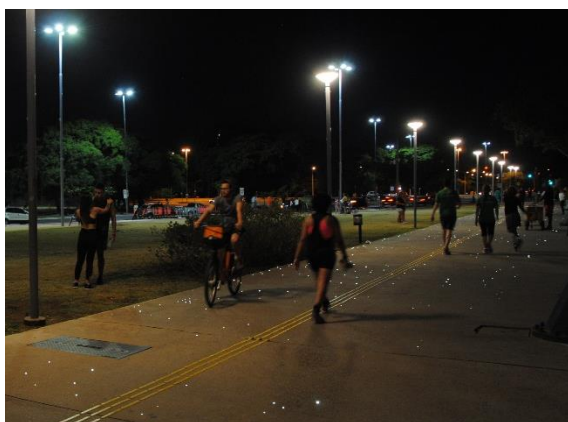


Figura 4. 85.: Uso noturno da área iluminada: caminhada e andar de bicicleta – 21h08min
Fonte: a autora (2019)



Figura 4. 86.: Uso noturno das arquibancadas iluminadas – 20h04min
Fonte: a autora (2020)

4.3.4.7 Vegetação

Os dados obtidos através dos questionários revelam que a avaliação da vegetação da do Trecho 1 da Orla (Figura 4.87) pode ser considerada muito negativa (Tabela 4.73).



Figura 4. 87.: Vegetação
Fonte: a autora (2019)

Tabela 4. 73.: Avaliação e principais justificativas para a vegetação, identificadas através de questionários

Avaliação	
O que você acha da vegetação da área?	Respondentes 125 (100%)
Muito adequada	8 (6,4)
Adequada	33 (26,4)
Nem adequada nem inadequada	41 (32,8)
Inadequada	33 (26,4)
Muito inadequada	10 (8)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 41 (100)
Existência de poucas áreas com sombra	29 (70,7)
A quantidade de grama é suficiente	16 (39)
A quantidade de grama é insuficiente	13 (31,7)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 43 (100)
Existência de poucas áreas com sombra	40 (93)
A quantidade de grama é insuficiente	29 (67,4)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, estando no Apêndice K – Tabela K.36 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual abaixo de 50% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Da mesma forma, os dados dados das entrevistas também evidenciam uma avaliação muito negativa da vegetação da área (Tabela 4.74).

Tabela 4. 74.: Avaliação e principais justificativas para a vegetação, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
O que você acha da vegetação da área?	Entrevistados 30 (100)
Positivo	6 (20)
Negativo	8 (26,7)

Nem positivo e nem negativo	16 (53,3)
Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	Total 6 (100)
Existência de muitas áreas com sombra	3 (50)
A quantidade de grama é insuficiente	2 (33,3)
A quantidade de grama é suficiente	1 (16,7)
Manutenção do corte de grama	1 (16,7)
Necessidade de regar/manutenção da vegetação	1 (16,7)
Avaliações negativas	Total 8 (100)
Existência de poucas áreas com sombra	8 (100)
Poderia ter uma vegetação mais paisagística	1 (12,5)
Necessidade de regar/manutenção da vegetação	1 (12,5)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas ficam abaixo de 50% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Para os respondentes do questionário, é uma razão extremamente importante para as avaliações negativas a “existência de poucas áreas com sombra” (93% - 40 de 43; Tabela 4.73).

Para os entrevistados, a “existência de poucas áreas com sombra” (100% - 8 de 8; Tabela 4.74) também é a principal razão para as avaliações negativas. Estes entrevistados comentam que com poucas árvores e, conseqüentemente, com pouca sombra, o local torna-se muito quente, desconfortável para uso diurno principalmente em dias de sol no verão: “mas tá muito pouco, pouca árvore, tu fica abaixo de sol forte aí né” (E39), “acho que falta verde, árvores (...) pra amenizar até o calor, não precisar as pessoas virem aqui só no final da tarde” (E44), “quase todos que eu conheço reclamam, num dia de sol tu quer vir pra cá e acaba não tendo onde ficar né” (E47), “Eu gostaria de frequentar no verão e não posso por causa disso, as árvores ficam praticamente ocupadas, tem poucas árvores, ficam tomadas no domingo à tarde, cheio de gente” (E49), “porque o nosso verão aqui é de torrar né o pessoal não aguenta ficar assim como tão agora no meio da tarde” (E54) e “até por causa do concreto, exatamente por causa do concreto... tô aqui agora e tá quente isso aqui, de dia você não tem como, fica insuportável” (E58).

Ainda, “a quantidade de grama é insuficiente” (67,4% - 29 de 43; Tabela 4.73) é uma justificativa muito importante para as avaliações negativas da vegetação pelos respondentes do questionário. Este aspecto também foi mencionado pelos entrevistados que, apesar de terem avaliado a vegetação como positiva, 33,3% (2 de 6; Tabela 4.74) consideram a quantidade de grama é insuficiente. Ao longo da entrevista um dos entrevistados comentou sobre esse aspecto, explicando que mais

grama ao invés do concreto poderia ajudar a reter menos calor e tornar o local mais fresco:

“E eu achei muito cimento também depois que entregaram a obra, então fica tudo bem quente. No inverno talvez seja bom, porque daí não tem muito barro, essas coisas assim, mas no verão acho que poderia ser bem mais grama, essas coisas assim, gramado e árvores (...) ter mais lugares pras pessoas sentarem, não sentar aqui nos degraus assim.” (E48)

Por sua vez, entre os respondentes do questionário que avaliaram positivamente a vegetação, observa-se que foi muito importante o aspecto de “existência de poucas áreas com sombra” (70,7% - 29 de 41; Tabela 4.73). Assim, apesar de avaliarem como adequada, 70% destes respondentes consideram que há poucas áreas com sombra, como também comentaram alguns entrevistados: “ta adequado, poderia ter mais até, poderia ter mais árvores. Acho que se tivesse mais árvores... lá embaixo, acho que aqui em cima, estaria legal” (E33) e “da vegetação... olha, eu acho que até poderia ter um pouco mais né, mas que tá bom assim” (E41).

Para os entrevistados que avaliaram positivamente, 50% (3 de 6; Tabela 4.74) indicaram a “existência de muitas áreas com sombra”. Estes entrevistados comentaram que percebem que há bastante árvores no local e consideram que a reforma não alterou significativamente a quantidade de vegetação: “Fiquei feliz que conservaram né. Normalmente quando vem essas reformas, tiram tudo né. Mas bem legal, achei que eles conservaram, e questão do gramado, tudo” (E38) e “se percebe que tem bastante árvores, poucas coisas foram tiradas, desmatadas, vamos dizer, (...) não tem muita árvore essa parte aqui, se tu for mais para lá tem uma boa parte que tem árvores e não mudou muito do que era antes” (E55).

Adicionalmente, os entrevistados que avaliaram como positiva a vegetação também indicaram que “a quantidade de grama é suficiente” (16,7% - 1 de 6; Tabela 4.74), a “manutenção do corte de grama” (16,7% - 1 de 6; Tabela 4.74) e a “necessidade de regar/manutenção da vegetação” (16,7% - 1 de 6; Tabela 4.74) como aspectos importantes. Apesar de avaliarem a quantidade de grama e arbustos adequada, sentem a necessidade de uma manutenção mais periódica para a conservação da vegetação: “é complicado, até pouco tempo tava tudo bem morto aí. Acho que tipo, mais cuidado. Mas acho que legal ter essa vegetação, só que teria que ter mais cuidado” (E37) e “pô tem uma empresa que cuida da manutenção, tem o Guaíba do

lado, (...) comprar uma bomba e poder drenar a água para cima, nem que seja de madrugada, eu acho que seria interessante porque assim, agora não tem chovido e a grama está praticamente morta em vários lugares” (E52).

As observações de comportamento corroboram o indicado pelos respondentes e entrevistados em relação à escassez de áreas sombreadas no Trecho 1 da Orla. Observa-se que as pessoas buscam sentar próximas à água, onde há mais árvores (Figura 4.88) e sentam, também, na borda do passeio inferior, em áreas sombreadas (Figura 4.89). Em alguns pontos do passeio superior, onde as árvores localizadas nas arquibancadas fazem sombra conforme o sol começa a baixar, as pessoas colocam suas cadeiras de praia na área do passeio para sentar à sombra (Figura 4.90). Com isso, em dias de uso intenso da área (sábados e domingos, principalmente) aqueles que transitam pelo passeio superior acabam tendo que desviar pela ciclovia para poder seguir o fluxo da caminhada nesses trechos. Além disso, observou-se algumas pessoas sentadas nas bordas da ciclovia, em áreas sombreadas (Figura 4.91). Ambos são exemplos que demonstram a escassez de áreas com sombra, fazendo com que as pessoas tenham que sentar em locais onde acabam interferindo na circulação de pedestres e ciclistas. Nos dias mais quentes, é visível a concentração de pessoas nas áreas sombreadas, enquanto as partes ensolaradas estão vazias (Figuras 4.92 e 4.93)



Figura 4. 88.: Grupo de pessoas sentadas próximas às árvores
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 89.: Pessoas sentadas na borda do passeio inferior em área sombreada
Fonte: a autora (2020)

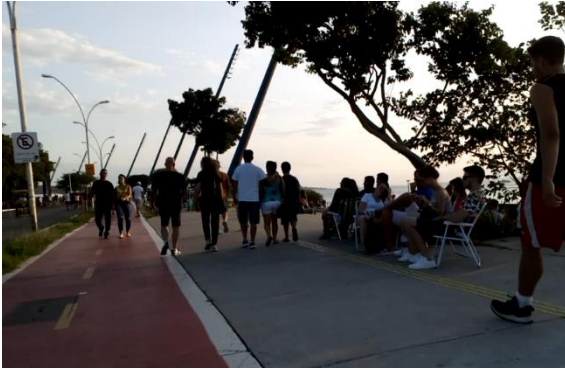


Figura 4. 90.: Pessoas sentadas com cadeiras de praia em área sombreada do passeio superior
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 91.: Pessoa sentada na borda da ciclovia em área sombreada
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 92.: Pessoas sentadas no gramado em áreas sombreadas enquanto áreas ensolaradas na grama e nas arquibancadas estão vazias.
Fonte: a autora (2019)



Figura 4. 93.: Pessoas sentadas no gramado em área sombreada enquanto arquibancadas sob o sol estão vazias
Fonte: a autora (2019)

Os gestores públicos entrevistados mencionaram ter ciência sobre a existência de demandas por mais árvores e áreas com sombra no Trecho 1. Contudo, também mencionaram que as intervenções devem respeitar o conceito do projeto elaborado:

“conceitualmente ele é pra ser um parque mais livre de vegetação. Porque a gente tem mais problemas em parques sombreados do que parques não sombreados. Tipo o Parque Farroupilha quando tinha muita, excesso de vegetação, e o Parque Marinha, eles se transformavam em espaços inseguros. Então tu tem que pesar sempre isso, de que tu não pode... aqui a gente não pode tirar uma qualidade que é o pôr do sol, e ao mesmo tempo a gente tem que ter muito cuidado com a segurança.” (ESP2)

“Em relação às árvores, tem bastante reclamação em relação a áreas de sombra, porque não tem, tem pouco. Acho que poderia ter mais, mas também não era a proposta, porque o que se quer, se quer ver o rio. Tem que se pensar qual foi o conceito abordado. (ESP1)”

Contudo, conforme observado, a ausência de sombra prejudica a realização de diversas atividades no local, inclusive a contemplação da paisagem. Nesse sentido, alguns respondentes e entrevistados comentaram sobre a ausência de sombra nos equipamentos de recreação infantil: “botar as criancinhas a torrarem no sol também

aí pelo jeito né (...) Não tem nada de sombra de árvore, só ao redor...” (E57), “porém, falta árvores (não só neste espaço, mas em toda a extensão da orla) as crianças tem um local recreativo, contudo ficam torrando a cabeça no sol de 40°C da cidade” (Respondente Nº 121) e “Sem sombra fica incômodo.” (Respondente Nº 36), e também comentaram a respeito da ausência de sombra nos equipamentos da academia ao ar livre: “a academia já tem que ser num dia assim, sem sol né” (E35) e “porém sem sombra fica ruim praticar exercícios físicos” (Respondente Nº 36).

4.3.5 Síntese da avaliação do projeto para o Trecho 1 da Orla

A avaliação geral do projeto implementado no Trecho 1 da Orla do Guaíba é muito positiva, de acordo com os dados obtidos nos questionários (Tabela 4.75).

Tabela 4. 75.: Avaliação e principais justificativas para o projeto implementado no Trecho 1 da Orla, identificadas através de questionários

Avaliação	
O que você achou do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla?	Respondentes 124 (100%)
Muito adequada	32 (25,8)
Adequada	75 (60,5)
Nem adequada nem inadequada	13 (10,5)
Inadequada	4 (3,2)
Muito inadequada	(0)
Justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 107 (100)
Facilidade para usufruir das paisagens naturais da orla	97 (90,7)
Presença de muitas pessoas no local	68 (63,6)
Boa manutenção do espaço	42 (39,3)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 4 (100)
Dificuldade para usufruir das paisagens naturais da orla	1 (25)
Falta de manutenção do espaço	1 (25)
Presença de muitas pessoas no local	1 (25)
Eu achei o projeto de arquitetura feio, algo padrão que poderia ser feito em qualquer cidade do mundo e não tem nenhuma identidade com a cidade	1 (25)
Projeto mal pensado ambientalmente	1 (25)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, estando no Apêndice K – Tabela K.37 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Semelhantemente, para os entrevistados, a avaliação geral do projeto implementado no Trecho 1 da Orla é positiva (Tabela 4.76).

Tabela 4. 76.: Avaliação e principais justificativas para o projeto implementado no Trecho 1 da Orla, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
Para resumir, o que você acha dessa área?	Entrevistados 29 (100)
Positiva	23 (79,3)
Negativa	0 (0)
Nem positiva e nem negativa	6 (20,7)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 23 (100)
Facilidade para usufruir das paisagens naturais da orla	8 (34,8)
Nova opção de lazer na cidade	8 (34,8)
Impactos positivos para a cidade	7 (30,4)
Presença de muitas pessoas no local	5 (21,7)
Hábitos dos frequentadores do local	5 (21,7)
Local onde se sente seguro	5 (21,7)
Permissão para os vendedores ambulantes e em quiosques de alimentos e bebidas	3 (13)
Falta de atrações culturais no local	2 (8,7)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, estando no Apêndice L – Tabela L.22 a tabela completa; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais de 70% até 80% a avaliação pode ser considerada positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

A “facilidade para usufruir das paisagens naturais da orla” (90,7% - 97 de 107; Tabela 4.75) é uma razão extremamente importante para a avaliação positiva pelos respondentes do questionário.

Para os entrevistados, a “facilidade para usufruir das paisagens naturais da orla” (34,8% - 8 de 23; Tabela 4.76) também foi uma das principais razões apontadas. Como comentaram estes entrevistados, é um aspecto positivo que o local permita a conexão com a natureza no contexto urbano: “então eu precisava ficar perto do rio, das árvores e da natureza. Eu sinto muita falta disso” (E36), “positivo é o pôr do sol né, poder vir passear, curtir um pouco, e isso é muito bom. O contato com a natureza é bem importante” (E40), “a possibilidade de tu te exercitar, a possibilidade de tu apreciar, de tu te conectar com a natureza né” (E41). Assim, a reforma do local teria contribuído para o seu melhor uso para conexão com a natureza:

“ótima, eu já frequentava esse aqui como eu te disse há 30 anos, embora não tivesse esse polimento, hoje em dia é um diamante polido, era um diamante bruto, mas o rio sempre foi bonito (...), as pessoas sempre vieram ver o rio então eu acho ótimo isso aqui. Aliás eu acho que é o que Porto Alegre tem de mais bonito esse rio e os morros” (E49)

“A integração com o rio faz descer um pouquinho de paz também né, dá uma relaxada, o pôr do sol tava lindo hoje, acho que isso também dá uma

renovada de energia, toda essa questão de estar em contatinho da natureza, é esse rio lindo que sempre nos foi tão distante, agora ele tá pertinho né.” (E51)

“Com certeza é uma obra que mudou a cidade para melhor, aproximando os porto-alegrenses do Guaíba.” (Respondente N° 298)

Ainda em relação ao contato com a natureza proporcionado pelo local, destaca-se o aspecto mencionado por alguns entrevistados e também constatado durante as observações de comportamento, sobre o desejo de contato físico com a água, além do contato visual/contemplativo. Observa-se adultos e crianças brincando na beira do lago (Figuras 4.94 a 4.96), mesmo que as placas instaladas em diversos pontos de acesso à água indiquem perigo (Figura 4.97).



Figura 4. 94.: Crianças brincando na água
Fonte: a autora (2019)



Figura 4. 95.: Crianças brincando na água e adultos sentados na beira da água, embaixo do restaurante panorâmico
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 96.: Adultos e crianças brincando na água
Fonte: a autora (2020)



Figura 4. 97.: Placa indicando perigo na água
Fonte: a autora (2020)

Nesse sentido, os entrevistados chamaram a atenção para a necessidade de despoluir o Guaíba, visando possibilitar o seu uso lúdico, para lazer e também para esportes aquáticos.

“despoluir o Guaíba é complicado mas não é impossível né. Ah, podia ter uns *stand ups*. É, podia ter essa opção de atividade aquática né, podia ter uns kayques, *stand ups*, acho que se tivesse uma unidade com isso aqui ia ser muito legal. Um pedalinho, se bem que eu acho que pedalinho não é muito adequado pelo tamanho do rio, do fluxo, movimento das correntes, mas sei lá um *stand up* ia ser muito bacana.” (E36)

“sabe que eu sempre pensei assim quando fecharam aqui para fazer foi uma questão de... Tentar fazer alguma coisa na beira mesmo, na orla, sabe para tentar limpar a água” (E60)

Foi uma razão muito importante para as avaliações positivas pelos respondentes a “presença de muitas pessoas no local” (63,6% - 68 de 107; Tabela 4.75). Esta justificativa também foi importante entre os entrevistados (21,7% - 5 de 23; Tabela 4.76). Os entrevistados explicaram que a presença de muitas pessoas faz com que o local pareça mais seguro, agradável e acolhedor, o que condiz com o que esperam dos espaços públicos da cidade. Conforme alguns entrevistados:

“parece que a gente se sente mais seguro, porque tem mais gente” (E41)

“Mas eu percebo assim que a população gostou e estão aproveitando. A população tá vindo pra orla, as pessoas tão vindo (...) eu acho que é isso mesmo, as pessoas tem que aproveitar, tem que usar” (E44)

“eu me sinto segura aqui, nunca vi nada de nada de violência, nada perto disso. Já fiquei aqui até onze e tanto da noite, sempre me senti segura. Bastante gente, durante a semana, com família, os amigos, com filhos, as crianças brincando assim onze horas da noite, estávamos bem seguros. E começa a meio que trocar o público, daí chegou ciclistas, o pessoal que pedala para aqui mais tarde da noite quando eles terminam a pedalada. Acho que me sinto tranquila, segura. Livre.” (E51)

“é a galera na rua, ocupando a rua, quanto mais gente na rua mais segura a rua fica né, e que se possível todas as pessoas consigam acessar.” (E56)

“Acho que positivo é que as pessoas tão vindo mais eu acho né, é positivo ver essa cidade ocupada, eu acho que as pessoas precisam estar na rua né, acho que é isso, então a partir do momento que essas estruturas tão aí as pessoas vem fazer uso delas, e acho que é isso que a cidade precisa né, as pessoas na rua, as pessoas se vendo, trocando, seja com feiras, com shows, com o que quiser né, mas é viver a cidade de verdade.” (E57)

“Bacana, resgatou aí um lugar da cidade, bem legal mesmo, (...) essa coisa de integrar, o pessoal vem, as famílias vem, vem criança, não tem idade, vem todo mundo pra cá e isso é muito bom.” (E58)

Ainda, para os entrevistados, também foi muito importante para as avaliações positivas o Trecho 1 da Orla ser uma “nova opção de lazer na cidade” (34,8% - 8 de

23; Tabela 4.76). Estes entrevistados atribuíram sua avaliação positiva à área por percebê-la como um novo parque na cidade, por ser uma área nova e equipada para uso de lazer, não mencionando necessariamente a relação com o Guaíba e o pôr do sol, mas ressaltando a possibilidade de acessar um local público e aberto para lazer noturno (Figura 4.98): “positivo é a área de lazer pública né, que ficou, vem pra cá tu pode ficar até as 10h, 11h da noite” (E38), “isso é bom né pra quem fica em Porto Alegre, pra gente que trabalha a semana toda, não tem como se deslocar pra praia ou coisa assim, nesta época do ano né, é interessante” (E53) e “tem mais uma opção né de lazer para quem é da cidade, para quem tá na cidade, quem tá de passagem, que não gera custo né, agradável, com segurança e iluminação, onde o pessoal pode ficar até mais tarde” (E54).



Figura 4. 98.: Pessoas utilizando a área após o pôr do sol
Fonte: a autora (2020)

Os “impactos positivos para a cidade” (30,4% - 7 de 23; Tabela 4.76) são muito importantes para as avaliações positivas dos entrevistados. Conforme estes entrevistados comentaram, a reforma trouxe um público maior e mais diverso para utilizar o local, beneficiando o comércio no entorno, e o local passou a ser um atrativo para que visitantes venham para Porto Alegre:

“Porto Alegre é uma cidade enorme, e que tem cultura para poucos, tipo não tem uma área de lazer não tem mais... Isso aqui é muito legal, e tipo assim vem gente de tudo que é lugar, é muito legal, e de tudo que é estilo, então acredito assim que virou o cartão postal de Porto Alegre.” (E52)

“deu um *up* aí, no comércio, pra tudo aqui, porque todo o comércio na volta se beneficia, porque vem uma galera que nunca vinha aqui, e agora vem, então tá muito muito bom.” (E58)

“acho que Porto Alegre cresceu talvez até turisticamente, não sei assim os dados, mas eu acho que pode se tornar até uma maneira das pessoas quererem vir conhecer a cidade, por ter um lugar, porque antes a gente não

tinha isso, então quando eu viajava as pessoas perguntavam "o que que tem pra fazer em Porto Alegre?" e eu, como gosto de tá na rua, eu ficava pensando... não tem nada! Sabe, porque tinha uma coisinha horrorosa aqui num lugar lindo assim e eu pensava nossa, por que é que isso não é aproveitado? Então hoje já se tem um espaço pra dizer: olha a gente tem uma orla linda, tem isso. Então eu acho que isso é atrativo assim, pra cidade e sem falar que quem mora aqui disfruta disso né." (E41)

Ainda, foram importantes aspectos mencionados pelos entrevistados que avaliaram positivamente os "hábitos dos frequentadores do local" (21,7% - 5 de 23) e "local onde se sente seguro" (21,7% - 5 de 23) (Tabela 4.76).

Quanto aos "hábitos dos frequentadores do local", alguns entrevistados explicaram que observam os frequentadores tendo cuidado com a conservação espaço. Entretanto, outros ressaltaram a importância de que, apesar de a área ter sido reformada, necessita de cuidado e colaboração do público que a utiliza para que se mantenha agradável de frequentar, especialmente, colaboração em relação ao recolhimento dos próprios resíduos ("lixo") após a permanência no local.

No tocante ao "local onde se sente seguro", estes entrevistados ressaltaram aspectos que contribuem para a sensação de segurança e, conseqüentemente, para estarem relaxados e tranquilos para usufruir do ambiente, como a iluminação e a presença de pessoas, e também mencionaram a presença de policiamento.

Por sua vez, identificou-se a existência de diferenças estatisticamente significativas (Kendall's W, χ^2 511,812, sig = 0,000) entre as avaliações dos 11 itens que compõem o projeto de requalificação implementado no Trecho 1 da orla (Tabela 4.77). Assim, os equipamentos voltados para a realização de exercícios físicos e para a recreação infantil são os mais bem avaliados pelos respondentes, enquanto os espaços para atividades comerciais e a vegetação da área têm as piores avaliações.

Tabela 4. 77.: Avaliações dos 11 itens e média dos valores ordinais obtidas pelo teste Kendall's W

Itens avaliados:	Média dos valores ordinais
Ciclovía	8,01
Equipamentos de recreação infantil	7,53
Quadras esportivas	7,50
Academia ao ar livre	7,41
Iluminação	7,07
Mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba	6,76
Arquibancadas	5,81
Ancoradouro para barcos de passeios turísticos	5,27

Bares	4,37
Restaurante panorâmico	3,61
Vegetação	2,66

Nota: quanto maior o valor, melhor a avaliação.

Portanto, a correspondência entre muitos dos desejos indicados pelos respondentes e o que atualmente existe no local, bem como o alto percentual de avaliações positivas para a área como um todo e da maioria dos elementos existentes, tanto por respondentes (Figura 4.99) quanto por entrevistados (Figura 4.100) evidenciam que o Trecho 1 da Orla é um espaço considerado positivo.

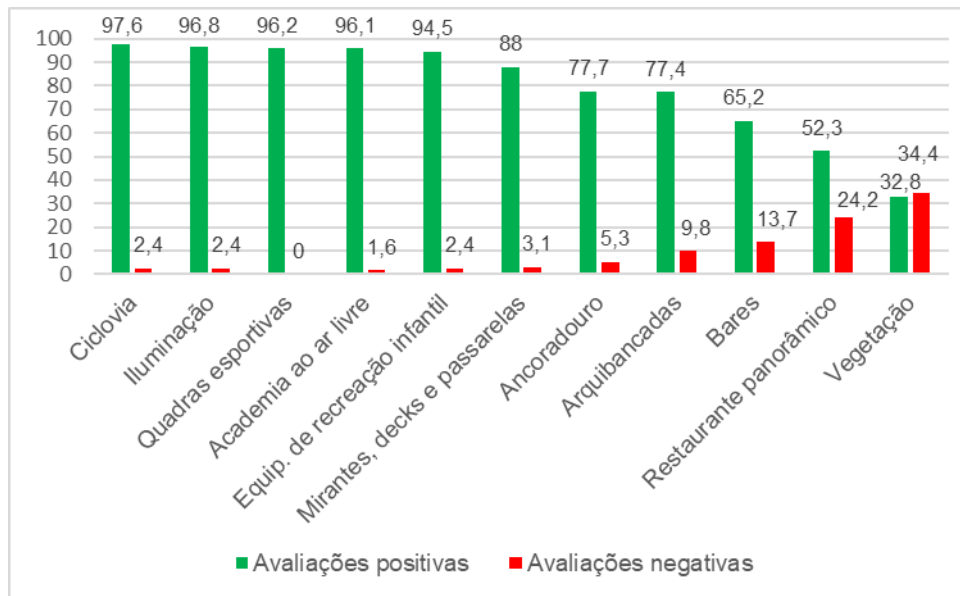


Figura 4. 99.: Avaliações dos itens do projeto para o Trecho 1 da Orla, identificadas através de questionários

Fonte: elaborado pela autora

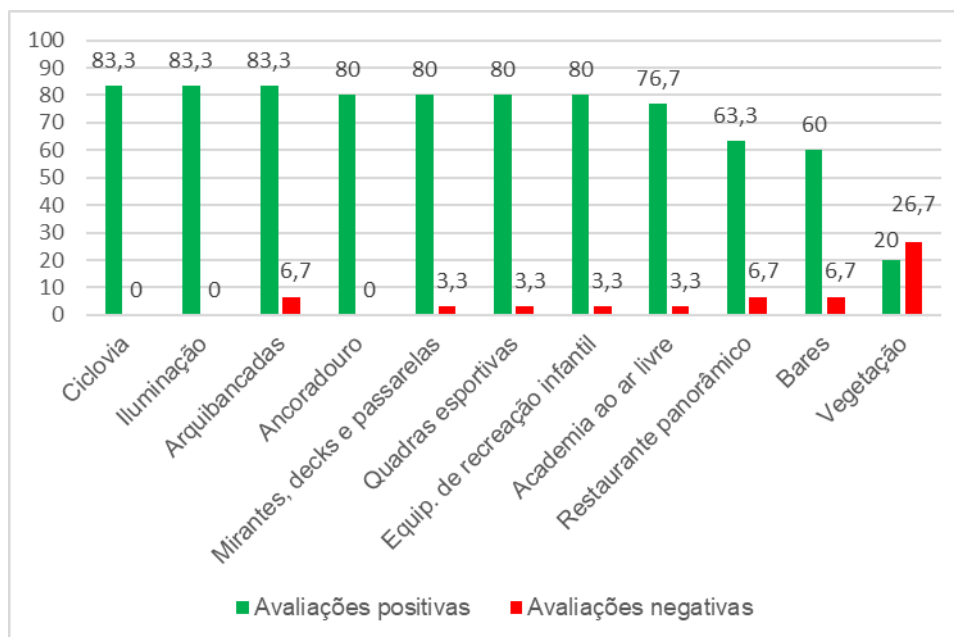


Figura 4. 100.: Avaliações dos itens do projeto para o Trecho 1 da Orla, identificadas através de entrevistas

Fonte: elaborado pela autora

Tal avaliação positiva ocorre, fundamentalmente, em razão do contato com elementos naturais e dos equipamentos que permitem o lazer e a prática de exercícios físicos para diversas faixas etárias. Porém, observa-se, a partir dos dados coletados, que a vegetação é a única exceção de elemento avaliado mais negativamente do que positivamente, principalmente em razão da falta de áreas sombreadas. Assim, junto às críticas à vegetação, respondentes comentaram sobre o conforto térmico de modo geral, o que relaciona-se também com a presença de muito concreto, material percebido como quente: “deveria ter a existência de mais áreas naturais, a falta de árvores e a grande quantidade de cimento torna o local muito quente em dias de sol, tornando desconfortável o passeio em dias como esse” (Respondente Nº 363), “a falta de vegetação limita o uso no verão, muito sol, e no inverno, muito vento” (Respondente Nº 40), “não há sombras e descaracterizou o espaço com o entorno, característico do Centro Histórico” (Respondente Nº 36), “muito concreto, pouco verde, o que torna o local insustentável de se ir no meio de uma tarde de verão” (Respondente Nº 121) e “concreto demais” (Respondente Nº 135).

Ainda, importantes ressalvas foram feitas pelos respondentes e entrevistados quanto aos bares e ao restaurante panorâmico, elementos que tiveram percentuais de avaliações negativas que não podem ser desprezados. Em relação aos bares, alguns respondentes e entrevistados comentaram que os novos bares

descaracterizaram o local, e que seria desejável ter mantido os quiosques para os comerciantes que vendiam alimentos e bebidas ali antes da reforma:

“Descaracterizado com o entorno e história do local.” (Respondente N° 36)

“Na foto apresenta as barracas de cana, açai e afins que são históricas na cidade (estavam lá até no Fórum Social Mundial/2001), são a renda de diversas famílias que não possuem condições de manter um bar como os da parte revitalizada da orla, espero que esses mercadores não sejam expurgados da orla (...). Mantendo os comerciantes antigos lá seria o mais correto.” (Respondente N° 392)

“tem a questão que eu acho que pegaram o pessoal que vendia nas banquinhas né, o pessoal que vendia aqui, que era um pessoal mais humilde, e tocaram lá pro cantão que eu acredito que não tenha tanta venda pra eles (...) me preocupo só com essa questão das pessoas né, como é que elas ficaram, porque aqui elas vendiam muito mais, com certeza.” (E46)

“eu me lembro que antes tinha muito mais opções assim de comércio aqui na orla, quando eu vinha pra caminhar, alguma coisa assim. Tinha várias barracas de ambulantes, essas coisas assim que eu sinto um pouco de falta porque quando tu tá caminhando, tá na rua assim às vezes tu quer fazer uma coisa rápida, tu não quer sentar num bar, tu não quer esperar um atendimento demorado.” (E48)

Por sua vez, destaca-se as avaliações altamente positivas dos equipamentos que foram incluídos por demanda local, através da solicitação dos gestores públicos municipais ao escritório de arquitetura contratado: os equipamentos de recreação infantil, a academia ao ar livre e as quadras esportivas. Essas demandas eram de conhecimento da prefeitura a partir de canais em que a Prefeitura registra as demandas que a população manifesta, conforme informou o entrevistado ESP2:

(...) no caso da orla houve uma audiência pública, e ainda teve no conselho que foi o que trouxe mais objetivamente a demanda, (...) tem registros aqui, a gente tem canais que a população se manifesta, tipo o 156, que então nós temos uma equipe de cadastro que cadastra todas as demandas que chegam, então quando tu vai fazer um projeto tu já olha o que tem de demanda e tenta atender àquela solicitação. (...) nós temos o registro de todas as demandas, porque existem vários canais. Vem da Câmara de Vereadores, o vereador é legítimo porque ele é representativo de comunidade, ele é eleito, tem o Orçamento Participativo também, que tem os fóruns que tem as demandas, tem o 156 que é um canal de solicitação, tem outros que protocolam, associações comunitárias protocolam ofícios pedindo determinadas demandas pra sua comunidade. Então isso fica tudo registrado, quando a gente vai fazer um projeto a gente vê se tem demanda pra aquele equipamento ou não, então a gente tenta sempre atender a população.

Portanto, embora não tenha havido uma consulta ativa com a população para verificar seus desejos sobre a área, os canais mencionados desempenharam um papel importante para o conhecimento das demandas dos cidadãos pelo poder

público local. Porém, o entrevistado ESP1 mencionou que recentemente a prefeitura passou a realizar estudos de tipificação dos espaços públicos na cidade. Tais estudos são feitos com o objetivo de identificar como é o uso da praça pelas pessoas, realizados através de observações e entrevistas com usuários e comerciantes do entorno, avaliando também aspectos como mobiliário, limpeza, iluminação e segurança. Estes estudos são utilizados pela prefeitura para planejamento de reformas e para a gestão dos espaços e também são repassados aos adotantes, quando se aplica, ainda conforme informou o entrevistado ESP1. Assim, parece haver um crescente reconhecimento pelos gestores públicos da importância de captar as demandas locais de forma mais sistemática.

Em relação ao processo que envolveu a elaboração do projeto para o Trecho 1 da Orla, de acordo com um dos gestores públicos entrevistados, iniciou-se a partir do interesse do executivo municipal em chamar a atenção para a Orla de Porto Alegre e dar a ela um apelo mais turístico. Com isso, a prefeitura optou por trazer para a elaboração do novo projeto um arquiteto renomado, levando à contratação do escritório de Jaime Lerner por notório saber. O GT Orla, grupo de trabalho pré-existente, havia realizado um diagnóstico da orla e elaborado diretrizes de intervenção para os diferentes trechos (de toda a extensão da orla do Guaíba nos limites do município), as quais já haviam sido entregues para o poder executivo municipal em 2010. A partir dos estudos elaborados, o poder público municipal optou por iniciar um curso de ação: “então naquele momento foi a decisão, que a primeira decisão que tem que acontecer que é a política, de fazer uma intervenção em algum espaço” (ESP2).

Assim, um período de tempo de 6 anos (2012-2018) transcorreu desde o início dos trabalhos no projeto até a inauguração da obra. O entrevistado ESP2 pontuou que o tempo de elaboração do projeto foi longo devido a sua complexidade e devido aos exercícios realizados em tentativas de se reduzir os custos, pois os materiais que vinham sendo propostos – e muitos dos quais foram efetivamente empregados na requalificação do Trecho 1 – são materiais caros, que fogem do padrão utilizado pela prefeitura nas suas obras e que implicam em um custo de manutenção mais elevado:

“(…) é um projeto que foi pensado pra ter uma qualidade muito grande, extraordinária, e ele ficou um projeto caro, foi os equipamentos né. Se tu

entrar num sanitário de um dos bares da orla tu vai ver, que os metais são de primeira qualidade, as portas de vidro temperado, então assim, é um valor diferente do que normalmente a gente utilizaria. (...) talvez eu utilizasse os materiais menos nobres em determinadas coisas, assim, tipo louças e nos sanitários, talvez por uma questão que a gente é muito voltado à economicidade do que é público, mas a qualidade em si não é ruim, tu não pode achar que colocar uma coisa de qualidade pro público seria uma coisa negativa. O negativo é a gente não ter recurso pra manter com a qualidade. (ESP2)

De acordo com os entrevistados do poder público, ao concluir a obra e inaugurar o Trecho 1 da Orla, surgiu a demanda de buscar uma fonte de recursos para custear a sua manutenção e as opções de adoção ou a concessão do local foram consideradas a partir disso:

E aí tá, terminou a obra, abriu, foi entregue o parque, e aí é o grande problema né, porque custa um milhão pra se manter aquele parque por ano. De onde é que a prefeitura vai tirar condições de manter o parque? Fazendo a adoção ou a concessão da área. Como a concessão era uma coisa muito nova quando foi entregue o parque, a gente não tinha o modelo de como fazer, enfim, a gente optou inicialmente pela adoção. Aí lançamos o edital de adoção e a Uber manifestou interesse em adotar o espaço (...). Eles tem uma equipe lá que trabalha na manutenção e conservação da praça, contratada pela empresa (...). (ESP1)

“A intenção é desonerar o poder público. Porque o custo da manutenção do trecho 1 por exemplo, tá avaliado em 1 milhão, por ano. E deve tá passando disso. Porque quando foi feito pro edital de adoção, foi feita uma análise, mas não se tinha registro aprofundado. E o custo deve tá maior, porque o impacto dos eventos tá sendo também bastante grande, porque teve reveillon, tem outros eventos que acontecem, e tem os eventos licenciados e os espontâneos (...)” (ESP2)

Em relação às adoções, de acordo com o ESP1 este tipo de procedimento onera bastante o parceiro privado, mais do que oferece benefícios a este, pois o parceiro ganha a possibilidade de explorar a área fazendo publicidade da sua marca dentro das limitações contratuais, de forma que não resulta em ganhos financeiros diretos com a adoção do espaço – motivo pelo qual as adoções são feitas, geralmente, em contratos curtos, de 1 ano, como é o caso da adoção do Trecho 1. A legislação mais recente de Porto Alegre que regula as adoções estabeleceu critérios mais amplos, permitindo que a exploração com publicidade não seja restrita a placas padronizadas, possibilitando que o adotante possa propôr quais serão os elementos identificadores da sua marca:

“Ele só pode explorar a marca com publicidade e tem uma limitação pra isso.(...) Embora a lei nova de adoção tenha estabelecido critérios mais amplos, assim a gente consegue ter mais atratividade pra esse tipo de contrato também. Quer dizer, hoje não vai ser só aquelas plaquinhas, naquele padrão, que vai ser o objeto de publicidade do adotante. Hoje ele

pode propôr elementos identificadores da marca dele. Então daqui a pouco pode ser um *toten*, pode ser aquele “I love poa”? Tipo aquilo entendeu. Propostas mais diferenciadas e que tenham um *fit* com a marca.” (ESP1)

Assim, no Trecho 1 da Orla, adotado pela empresa Uber, é possível observar tanto as placas de adoção (Figura 4.101), quanto estes elementos de publicidade diferenciados propostos pela marca (Figuras 4.102 a 4.104).



Figura 4. 101.: Placa de adoção
Fonte: a autora (2019)



Figura 4. 102.: Totem para recarga de celular
Fonte: a autora (2019)



Figura 4. 103.: Selfie Point
Fonte: a autora (2019)



Figura 4. 104.: Bancos
Fonte: a autora (2019)

O contrato de adoção foi de 1 ano, prorrogado por mais 1 ano, de forma que a adoção se estende até agosto de 2020. A empresa Uber, que atua no ramo de transportes particulares por aplicativo, contratou outra empresa para realizar a manutenção e conservação do espaço. Conforme informado na placa de adoção que consta no local, as responsabilidades da empresa Uber são: manutenção de paisagismo e gramados; limpeza e recolhimento de lixo; zeladoria e limpeza dos banheiros localizados junto aos módulos comerciais 1 e 2; limpeza e reparos dos

vestiários, e manutenções corretivas na pavimentação. A prefeitura, por sua vez, ainda mantém as seguintes responsabilidades: gestão da área, inclusive do contrato de adoção; manutenção das redes elétricas, de iluminação pública, de drenagem e de abastecimento de água; manutenção dos postes de iluminação e câmeras de vigilância; recolhimento de lixo ciliar e transporte dos resíduos à destinação final; manejo da vegetação ciliar e vegetação arbórea. Contudo, o custo de manutenção não consegue ser totalmente repassado ao parceiro privado:

“algumas coisas ainda ficaram. Por exemplo, iluminação pública, a manutenção ainda é da prefeitura. Recolhimento de lixo também, acaba sendo. O adotante ele faz uma parte, mas o destino final mesmo é serviço da prefeitura. Então não foi totalmente repassado né, o custo.” (ESP2)

Desta forma, o poder público visa utilizar futuramente o modelo da concessão, pois além de assumir a manutenção, o parceiro privado paga à prefeitura um valor de outorga:

“(…) o concessionário, que vai ter uma outorga variável de acordo com alguns parâmetros que são estabelecidos pra a gestão do contrato né, então assim, na fiscalização do contrato a gente tem um olhar qualitativo. Bom, tá sendo limpo, as lixeiras estão limpas, a vegetação, o paisagismo tá ok, e aí a outorga vai variar de acordo com o que ele apresenta né. Ah, não tá sendo feita a limpeza de forma adequada, aí ele vai pagar uma outorga maior. (...) Porque além de executar tudo isso é prevista a outorga, porque daí é utilizado pra máquina pública fazer o trabalho que tem que ser feito né.” (ESP1)

Portanto, os dados desta pesquisa também apontam para elementos que podem ser melhorados na gestão da área e em eventuais modificações no local a partir de novos investimentos: a arborização e a disponibilidade de mais locais com sombra, a adequada manutenção e ampliação dos equipamentos de recreação infantil e para exercícios físicos e os tipos de comércio de alimentação e bebidas, que poderia incluir quiosques, permitindo, assim, o retorno dos antigos comerciantes que já estavam tradicionalmente instalados no Trecho 1 da Orla.

4.4 AVALIAÇÃO DO PROJETO PROPOSTO PARA O PONTAL DO ESTALEIRO

4.4.1 Imagem que a população tem da área do Pontal do Estaleiro

Entre os respondentes do questionário, 43,3% (52 de 120; Tabela 4.78) indicou que “não conhece/não sabe onde fica” a área do Pontal do Estaleiro, demonstrando que, entre as áreas da orla da cidade, esta é uma das que não é conhecida por uma grande parte dos respondentes.

Tabela 4. 78.: Imagem da área do Pontal do Estaleiro identificada através de questionários

O que você pensa sobre a área do Pontal do Estaleiro/ Estaleiro Só?	Respondentes 120 (100)
Não conhece/não sabe onde fica	52 (43,3)
Área de um novo empreendimento imobiliário	44 (36,7)
Possui uma vista bonita para o Guaíba/ pôr do sol	40 (33,3)
Área de uma antiga empresa construtora de navios	30 (25)

Nota: constam na tabela os aspectos mencionados por, pelo menos, 20% dos respondentes, enquanto no Apêndice K – Tabela K.38 constam todos os aspectos; são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 40% dos respondentes.

Entre os entrevistados, 25,8% (8 de 31; Tabela 4.79) também indicou que “não conhece/não sabe onde fica” – todos pertencentes a amostra do roteiro 1 (com 21 entrevistados, sendo 11 no Cais Mauá e 7 no Trecho 1 da Orla). Um dos entrevistados comentou: “Lá na zona sul, depois do Barra? Eu nunca andei lá, a pé. Tipo nunca fui no Iberê também. Parece que só tem mato ali, tu tá falando de um lugar como se ele existisse, mas pra mim, na minha cabeça (...) pra mim ali não tem nada” (E9). Isto indica que por não ser uma área aberta e utilizada pela população anteriormente ao empreendimento, o local pode não ser reconhecido pelos nomes de “Pontal do Estaleiro/ Estaleiro Só”.

Tabela 4. 79.: Imagem da área do Pontal do Estaleiro identificada através de entrevistas

O que você pensa sobre a área do Pontal do Estaleiro/ Estaleiro Só?	Entrevistados 31 (100)
Novo espaço agradável para lazer ao ar livre	13 (41,9)
Não conhece/não sabe onde fica	8 (25,8)
Área de um novo empreendimento imobiliário	6 (19,4)
Área de uma antiga empresa construtora de navios	2 (6,5)
Área mal aproveitada	2 (6,5)

Nota: constam na tabela os aspectos mencionados por, pelo menos, 5% dos entrevistados, enquanto no Apêndice L – Tabela L.23 constam todos os aspectos; são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 15% dos entrevistados.

Para os entrevistados, um aspecto muito importante na imagem da área do Pontal do Estaleiro é de um “novo espaço agradável para lazer ao ar livre” (41,9% - 13 de 31; Tabela 4.79). Estes entrevistados se referiram à área do pontal em relação ao protótipo do parque instalado no local: “uma área legal, uma área bacana. Ficou uma outra opção pro pessoal ir dali do Gasômetro, e tal, pedalar, ir lá e curtir uma vista legal” (E3), “por enquanto eu acho legal aqui, oferecerem esse espaço aqui pra

comunidade né, pode vir aqui, tomar chimarrão. Tá um espaço público ainda né, não sei o que que vai ser depois” (E66) e “aqui é um espaço bom tem, enfim, lugares pra ficar sentadinho, dá pra ficar bem próximo do rio, então aqui particularmente é um lugarzinho bom” (E68). Adicionalmente, destacaram a importância de um espaço de lazer na orla localizado mais ao sul da cidade: “Tava faltando um lugar assim, entre o extremo zona sul e o Centro, pras pessoas ficarem também, então foi super bom assim, o Pontal. O parque aqui ficou super bom” (E69). Ainda, fizeram algumas observações quanto à percepção de ser um local restrito, embora o acesso seja público:

“Ai eu achei que ficou bem legal assim, bem gostoso, acho que tem que divulgar mais pro pessoal, pq acho que ainda não conhecem, acha que tem que pagar pra entrar, alguma coisa assim né (...) deve ser porque eles acham que é alguma coisa mais privativa, mais né. Mas eu não sei assim, eu acho que ficou muito legal, espaço bacana.” (E11)

“eu acho um espaço bacana mas eu não me sinto muito a vontade lá, por eu achar mais elitizado. Então é algo que eu... talvez prefira ficar na prainha do Iberê mesmo que, enfim, mais livre mais tranquilo, assim.” (E20).

Quanto ao aspecto da “área de um novo empreendimento imobiliário” (19,4% - 6 de 31; Tabela 4.79), estes entrevistados mencionaram recordar da área do Pontal do Estaleiro por saber que nela haverá um novo empreendimento imobiliário: “tão construindo um prédio ali eu acho (...) eu lembro de ter uma construção que tem meio que uma pracinha que as pessoas ficam ali, que as vezes tem food truck alguma coisa, mas eu lembro de ver que iam construir um prédio” (E20). Ainda, observa-se que mesmo entre as pessoas que conhecem, e até entre as que frequentam o espaço, há incertezas sobre como será esta área após a construção do referido empreendimento:

“sinceramente eu não sei o que que vai ser ainda, esse empreendimento aí grande, eu não sei (...), se vai ser aberto desse jeito.” (E66)

“Acho bem interessante, só que enfim, eu sinceramente, por mim não teria esses prédios aí, porque eu acho uma área bem bonita e tal, com uma natureza bem legal. Mas por ora acho interessante, não sei como é que vai ficar depois que ficar pronto, se isso vai se manter, se eles vão continuar, ou se é mais uma estratégia de marketing. Marketing só pra meio que, vamos supor assim, justificar de alguma forma a construção, entende.” (E68)

4.4.2 Aspirações e desejos da população para o a área do Pontal do Estaleiro

Um desejo extremamente importante entre aqueles indicados pelos respondentes dos questionários foi de que houvesse “área verde” (90,8% - 108 de 119; Tabela 4.80) na área do Pontal do Estaleiro.

Tabela 4. 80.: Aspirações e desejos da população para a área do Pontal do Estaleiro identificados através de questionários

O que você gostaria que existisse na área do Pontal do Estaleiro/Estaleiro Só?	Respondentes 119 (100)
Área verde	108 (90,8)
Ciclovía	88 (73,9)
Praça	84 (70,6)
Pista para caminhada	83 (69,7)
Cafés	67 (56,3)
Quiosques de alimentação	64 (53,8)
Equipamentos de recreação para crianças	58 (48,7)
Quadras esportivas	57 (47,9)
Bares	52 (43,7)
Museu náutico	52 (43,7)
Restaurantes	28 (23,5)

Nota: constam na tabela os aspectos mencionados por, pelo menos, 20% dos respondentes, enquanto no Apêndice K – Tabela K.39 constam todos os aspectos; são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 40% dos respondentes.

De acordo com os entrevistados que também citaram “área verde” (12,9% - 4 de 31; Tabela 4.81), este aspecto é importante devido à conexão com o ambiente natural que a orla proporciona e também devido ao desejo por áreas sombreadas em espaços de lazer: “sinceramente, mais mato. Sei lá, dá uma aparência melhor, o ambiente fica melhor, mais agradável, mais respirável, sinto melhor a natureza” (E14) e “às vezes tem muito sol daí o pessoal quer bastante árvores pra ficar debaixo” (E64).

Tabela 4. 81.: Aspirações e desejos da população para a área do Pontal do Estaleiro identificados através de entrevistas

O que você gostaria que existisse na área do Pontal do Estaleiro/ Estaleiro Só?	Entrevistados 31 (100)
Área de lazer	7 (22,6)
Bares	6 (19,4)
Praça	5 (16,1)
Área verde	4 (12,9)
Equipamentos de recreação para crianças	3 (9,7)
Pista para caminhada	3 (9,7)
Quadras esportivas	3 (9,7)
Parque	3 (9,7)
Museu náutico	2 (6,5)
Restaurantes	2 (6,5)
Shopping	2 (6,5)
Banheiros públicos	2 (6,5)
Equipamentos para exercícios físicos	2 (6,5)
Pedalinhas	2 (6,5)

Bancos para sentar	2 (6,5)
Não quis sugerir nada	2 (6,5)
Edifício comercial	2 (6,5)
Atividades culturais	2 (6,5)

Nota: constam na tabela os aspectos mencionados por, pelo menos, 5% dos entrevistados, enquanto no Apêndice L – Tabela L.24 constam todos os aspectos; são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 15% dos entrevistados.

Ainda, são desejos muito importantes entre aqueles expressados pelos respondentes dos questionários: “ciclovía” (73,9% - 88 de 119), “praça” (70,6% - 84 de 119), e “pista para caminhada” (69,7% - 83 de 119) (Tabela 4.80).

Quanto à “ciclovía”, esta foi citada por apenas um dos entrevistados como um aspecto que tornaria o local acessível e propício à prática de atividades físicas: “as pessoas vão correr por aqui. Ter uma boa calçada, uma boa ciclovía, seria bacana (...) Seria bom isso que a pessoa vai no parque, senta lá (...) quer sair de bicicleta vai, isso é muito bom” (E17).

No tocante à “praça”, também mencionada pelos entrevistados (16,1% - 5 de 31; Tabela 4.81), estes referiram-se a um espaço que possibilitaria o livre acesso e permanência no local:

“algum espaço de praças pras pessoas poderem ficar lá com os amigos. Acho que é isso que eu gostaria, no pontal.” (E13)

“que se faça áreas de lazer pro pessoal também, pra atender toda a população, não só uma camada pequena, vamos dizer assim, da sociedade né, que vá usufruir (...) coisa pública assim. Que nem olha só que bacana o projeto que fizeram lá no Gasômetro, por que que não se expande em toda essa orla aqui?” (E63)

“se fosse que nem aquela praça lá do aeromóvel, porque lá é um espaço que tem quadra esportiva, daí tem um deck, tem uns bancos ali pras pessoas sentarem, tomar chimarrão, contemplar, né, o Guaíba” (E66)

Referente à “pista para caminhada”, os entrevistados que a mencionaram (9,7% - 3 de 31; Tabela 4.81) consideraram este aspecto importante pela orla ser percebida como um local propício para fazer caminhadas: “acho que um acesso ao rio, pra poder fazer caminhada, correr, com vista pro rio” (E10) e “era uma coisa assim que o público de Porto Alegre precisava... acho que se fosse tudo uma extensão assim, já estaria bom (...) espaço pra caminhar e tudo mais” (E16).

Adicionalmente, foram aspectos importantes entre os indicados pelos respondentes dos questionários: “cafés” (56,3% - 67 de 119), “quiosques de alimentação” (53,8% - 64 de 119), “equipamentos de recreação para crianças” (48,7% - 58 de 119), “quadras esportivas (47,9% - 57 de 119), “bares” (43,7% - 52 de 119) e “museu

náutico” (43,7% - 52 de 119) (Tabela 4.80). Entre estes, apenas os “cafés” não foram mencionados especificamente pelos entrevistados.

Os “quiosques de alimentação” foram sugeridos por um dos entrevistados: “essas coisas de hambúrguer, lanches, quiosques né, sei lá, alguma coisa de cachorro-quente né, água de coco, essas... acho que isso aí, talvez um lugar pra poder fazer um piquenique, alguma coisa do gênero” (E71).

Quanto aos “equipamentos de recreação para crianças”, tal aspecto também foi citado por entrevistados (9,7% - 3 de 31; Tabela 4.81), que se referiram a “pracinhas” (E6 e E71) e especificamente à ampliação dos equipamentos que já estão instalados no protótipo do parque: “ar livre, praça pras crianças, talvez aumentar um pouco mais, que às vezes fica muito cheio” (E70).

Em relação às “quadras esportivas”, 9,7% dos entrevistados (3 de 31; Tabela 4.81) também expressaram que desejariam a instalação de quadras na área do Pontal: “de repente fazer um parque esportivo, aproveitar que tem uma coisa de corrida ali na frente do Barra, botar umas quadras de basquete, de futebol, por aí” (E7) e “Ah eu acho que uma quadra poliesportiva. Sou em prol do esporte” (E69).

Os “bares” também foram um aspecto importante entre aqueles mencionados pelos entrevistados (19,4% - 6 de 31; Tabela 4.81), principalmente por possibilitarem a permanência no local: “um barzinho, como fizeram os barzinhos ali no Gasômetro, banheiro também, não sei se tem ali, não me recordo. Então coisa pras pessoas poderem aproveitar mais tempo ali. Que o caso é chegar ali olhar o pôr do sol, admirar e ir embora” (E3), “área pra um happy hour, pra lazer ali, restaurantes, bares” (E10), “acho que eu botaria mais área de comércio de comida, tipo barzinho e tal” (E62) e “onde tem uma água gelada, uma cervejinha, o pessoal fica” (E67).

A sugestão de um “museu náutico” também veio a partir de entrevistados (6,5% - 2 de 31; Tabela 4.81) que referiram-se a um museu que contaria a história da área enquanto antigo local da empresa Estaleiro Só, que fabricava navios: “alguns museus relacionados ao pontal, algum espaço de áreas culturais, enfim” (E13) e “a geração que vem vindo (...) alguém um dia vai contar a história, vai saber como que era isso aqui, como é que não era? (...) se tivesse como ter um museu ali, por que não um museu do “Estaleiro Só”?” (E63).

Entre os entrevistados também foi importante a menção a uma “área de lazer” (22,6% - 7 de 31; Tabela 4.81), de forma genérica, para dar utilidade ao local e proporcionar mais um espaço aberto de lazer na orla: “qualquer coisa que façam ali, é porque tipo, a impressão que eu tenho é que a nossa orla é mal aproveitada em geral (...). Então, qualquer coisa que façam na orla é sempre bom, tipo pra lazer ou coisas assim” (E9) e “que eles fizessem uma reforma tipo o que fizeram aqui na orla, que tivesse uns bancos pra sentar, pra aproveitar o lugar. Acho que daria muito certo. Uma área aberta de lazer” (E19).

4.4.3 Conhecimento da população sobre o projeto proposto para o Pontal do Estaleiro

Entre os respondentes do questionário, o principal aspecto de que ouviram falar previamente foi “sobre o conteúdo do projeto”, (46,7% - 28 de 60; Tabela 4.82), principalmente, o conhecimento sobre as propostas de torre(s) alta(s), hotel, escritórios, shopping e hospital particular, mas também espaços para lojas, estacionamento, parque, condomínio residencial, Leroy Merlin e coworking.

Tabela 4. 82.: Informações prévias sobre o projeto Pontal identificadas através de questionários

O quê você ouviu falar sobre o projeto Pontal?	Respondentes que já ouviram falar deste projeto 60 (100)
Sobre o conteúdo do projeto (torre(s) alta(s), hotel, escritórios, shopping, hospital particular, lojas, estacionamento, parque, condomínio residencial, Leroy Merlin, coworking)	28 (46,7)
Apenas palavras como "Reestruturação", "Privatização", "progresso e desenvolvimento", "Especulação imobiliária", "reocupação", "revitalização"	10 (16,7)
Apenas sobre a existência de um empreendimento imobiliário, sem informações mais detalhadas	6 (10)
Sobre o processo (audiência pública, vetos ao projeto, consulta popular)	2 (3,3)
Empreendimento imobiliário restrito a quem tem boa condição financeira	2 (3,3)

Nota: Neste caso, constam na tabela os aspectos conforme o conteúdo das respostas dos respondentes, enquanto no Apêndice K – Tabela K.40 constam todos os aspectos; são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 40% dos respondentes.

Os entrevistados que já tinham ouvido falar sobre o projeto Pontal do Estaleiro também mencionaram, principalmente, ter ouvido “sobre conteúdo do projeto” (64,3% - 9 de 14; Tabela 4.83), confirmando que, no caso do Pontal, predominaram as informações prévias sobre o que seria construído na área.

Tabela 4. 83.: Informações prévias sobre o projeto Pontal identificadas através de entrevistas

O quê você ouviu falar sobre esse projeto do empreendimento “Pontal”, proposto pelas empresas BMPAR e Melnick Even?	Entrevistados que já ouviram falar deste projeto 14 (100)
Sobre conteúdo do projeto (shopping, construção de prédio, espaço do hospital moinhos/unimed, hotel, centro comercial, escritórios, apartamentos, loja grande, parque)	9 (64,3)
Apenas que havia um projeto, sem informações mais detalhadas	2 (14,3)
Sobre o processo (corrupção dos vereadores para aprovar o projeto)	1 (7,1)
Condomínio chique	1 (7,1)
Projeto que vai atingir a natureza	1 (7,1)
Não informou	1 (7,1)

Nota: são destacadas no texto os aspectos mencionados por mais de 15% dos entrevistados.

Para os respondentes dos questionários, “TV, jornais, revistas” (70% - 42 de 60) foram fontes de informação muito importantes, seguidas por “blogs/ páginas de opinião” (41,7% - 25 de 60) como fontes importantes (Tabela 4.84).

Tabela 4. 84.: Fontes das informações prévias sobre o projeto Pontal identificadas através de questionários

Onde você ouviu falar isso sobre esse projeto do empreendimento “Pontal”?	Respondentes que já ouviram falar deste projeto 60 (100)
Na TV, jornais, revistas;	42 (70)
Em blogs/ páginas de opinião;	25 (41,7)
Em páginas oficiais da Melnick Even ou BMPAR;	14 (23,3)
Em páginas oficiais do Governo do Estado do RS ou da Prefeitura Municipal de Porto Alegre;	8 (13,3)
Em uma audiência pública;	4 (6,7)
Universidade/meio educacional	4 (6,7)
Comentários de outras pessoas	4 (6,7)
Redes sociais	3 (5)

Nota: Neste caso, constam na tabela as informações conforme o conteúdo das respostas inseridas pelos respondentes enquanto no Apêndice K – Tabela K.41 constam todas as fontes de informação mencionadas; são destacadas no texto as fontes de informação mencionadas por mais de 40% dos respondentes.

Já para os entrevistados, “comentários de pessoas” (50% - 7 de 14) foram uma fonte de informação muito importante, indicando que metade dos entrevistados que já tinha ouvido falar deste projeto ouviu de maneira informal. Além disso, a “TV” (21,4% - 3 de 14) também foi importante entre as fontes de informação (Tabela 4.85).

Tabela 4. 85.: Fontes das informações prévias sobre o projeto Pontal identificadas através de entrevistas

Onde você ouviu falar isso sobre esse projeto do empreendimento “Pontal”?	Entrevistados que já ouviram falar deste projeto 14 (100)
Comentários de pessoas	7 (50)
Tv	3 (21,4)

Contato de corretores	2 (14,3)
Redes sociais	2 (14,3)
Zero Hora e Correio do Povo	1 (7,1)
Não informou	1 (7,1)

Nota: são destacadas no texto as informações mencionadas por mais de 15% dos entrevistados.

O principal período mencionado pelos respondentes do questionário a respeito de quando ouviram falar sobre o projeto Pontal foi 2019 (13,3% - 8 de 60; Tabela 4.86), ano em que as obras do projeto já haviam iniciado e o Protótipo do Parque Pontal já estava aberto para uso.

Tabela 4. 86.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto Pontal, identificado através de questionários

Quando você ouviu falar isso sobre o projeto Pontal? (mês/ano aproximadamente)	Respondentes que já ouviram falar deste projeto 60 (100)
2019	8 (13,3)
2018	7 (11,1)
Impreciso	4 (6,7)
2017	4 (6,7)
Não lembra	3 (5)

Nota: Neste caso, constam na tabela os períodos conforme o conteúdo das respostas inseridas pelos respondentes, enquanto no Apêndice K – Tabela K.42 constam todos os períodos mencionados; é destacado no texto o principal período mencionado pelos respondentes.

Entre os entrevistados, metade daqueles que informaram já ter ouvido falar deste projeto não informaram um período (Tabela 4.87). Os demais informaram períodos recentes, referentes aos últimos 4 anos.

Tabela 4. 87.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto Pontal, identificado através de entrevistas

Quando você ouviu falar isso sobre esse projeto do empreendimento “Pontal”? (mês/ano aproximadamente)	Entrevistados que já ouviram falar deste projeto 14 (100)
Não informou	7 (50)
2019	2 (14,3)
2018	2 (14,3)
2017	2 (14,3)
2014/2015	1 (7,1)

Nota: são destacadas no texto os períodos mencionados por mais de 15% dos entrevistados.

4.4.4 Avaliação das propostas que compõem o projeto do Empreendimento Pontal

4.4.4.1 Parque Público

Os dados obtidos através de questionários revelam que a avaliação da construção do parque público (Figura 4.105) na orla é positiva (Tabela 4.88).



Figura 4. 105.: Parque público
Fonte: Melnick Even (2019)

Tabela 4. 88.: Avaliação e principais justificativas para a construção de parque público na orla, identificadas através de questionários

Avaliação	
Com relação ao projeto do empreendimento “Pontal”, disponível no site do empreendimento “Pontal”, opine sobre: Construção de parque público na orla	Respondentes 117 (100%)
Muito adequada	55 (47)
Adequada	30 (25,6)
Nem adequada nem inadequada	14 (12)
Inadequada	8 (6,8)
Muito inadequada	10 (8,5)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 85 (100)
Ampliação das opções de lazer ao ar livre na orla	77 (90,6)
Ampliação de áreas verdes	66 (77,6)
Disponibilização de área com acesso público	59 (69,4)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 18 (100)
Redução de áreas verdes	12 (66,7)
Disponibilização de área com acesso público	5 (27,8)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.43 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual entre mais de 70% até 80% a avaliação pode ser considerada positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os entrevistados, as avaliações positivas da construção de parque público são ainda maiores (Tabela 4.89).

Tabela 4. 89.: Avaliação e principais justificativas para a construção de parque público na orla, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
O que você acha do seguinte equipamento previsto no projeto do Pontal: parque público?	Entrevistados 29 (100)
Positiva	26 (89,7)
Negativa	0 (0)

Nem positivo e nem negativo	3 (10,3)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 26 (100)
Ampliação das opções de lazer ao ar livre na orla	12 (46,2)
Disponibilização de área com acesso público	5 (19,2)
Ampliação de áreas verdes	4 (15,4)
Atração de pessoas para o local	4 (15,4)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 5% dos entrevistados em cada avaliação, enquanto no Apêndice L – Tabela L.25 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

A “ampliação das opções de lazer ao ar livre na orla” (90,6% - 77 de 85; Tabela 4.88) foi uma justificativa extremamente importante para as avaliações positivas dos respondentes dos questionários.

Entre os entrevistados, “ampliação das opções de lazer ao ar livre na orla” (42,6% - 12 de 26; Tabela 4.89) também foi muito importante para as avaliações positivas. Estes entrevistados expressaram muita satisfação, inclusive se imaginaram utilizando o local futuramente:

“vai ser bem importante pra população, pra passear, tem lugar pra ti aproveitar ali, pra ti sentar, pra ti descansar, tu leva uma cadeira, leva uma pipoca, alguma coisa pra tua filha, faz um piquenique.” (E11)

“bastante praças, bastante espaço pro pessoal ficar, aproveitar o por do sol, enfim, que eu acho que é o essencial né, esse espaço pro pessoal poder vir e apenas curtir o por do sol assim.” (E13)

“E vai ser outro ponto né, outro ponto de encontro do pessoal.” (E15)

“Essa parte aqui do parque tá bem bonito isso aí. Eu realmente consigo me ver indo aí com meus amigos e aproveitando.” (E19)

“Nossa, ai parque público né, seria bacana. Pro pessoal também aproveitar né, o local, porque a vista é linda.” (E67)

Ainda, um deles citou que seria positivo por oferecer uma nova opção de área de lazer gratuita, especialmente para o lazer infantil:

“parque público tá legal. Shopping já tem um ali, tu vai pra diversão e ainda mais essa parte de diversão infantil, é virado em gasto, tu só gasta grana... dentro do shopping é só isso aí, é caro. Tu vai com uma criança, menos de 150 reais tu não vai gastar.” (E70)

Outras justificativas muito importantes para as avaliações positivas dos respondentes dos questionários foram a “ampliação de áreas verdes” (77,6% - 56 de

85) e a “disponibilização de área com acesso público” (69,4% - 59 de 85) (Tabela 4.88).

A “ampliação de áreas verdes” também foi importante para as avaliações positivas dos entrevistados (15,4% - 4 de 26; Tabela 4.89). Conforme estes expressaram, árvores e vegetação são importantes principalmente na orla, onde a inexistência de área verde daria um aspecto “artificial” (E64), além de servirem para compensar o impacto ambiental causado pela construção do restante do empreendimento (E71), e de tornar o local agradável: “porque tu te sente bem no verde né, tu te sente bem na natureza” (E4).

Quanto à “disponibilização de área com acesso público”, este aspecto também foi importante para as avaliações positivas dos entrevistados (19,2% - 5 de 26; Tabela 4.89), que mencionaram a importância do acesso ao lazer na orla ser público e sem custo para os visitantes, para que esses espaços possam ser amplamente utilizados. De acordo com os entrevistados: “se tiver áreas verdes e se tiver a oportunidade de vir aqui, sem problema algum, sem ter que pagar, tá ótimo.” (E68) e “parque público, sempre. Pras pessoas ocuparem né, eu acho que é importante, quanto mais as pessoas ocuparem, mais espaços públicos ocupados, mais segurança” (E69).

Ainda, entre os entrevistados, foi importante a justificativa de “atração de pessoas para o local” (15,4% - 4 de 26; Tabela 4.89), pois estes mencionaram que o parque seria uma nova parte da orla na zona sul da cidade que poderia ser ocupada pelas pessoas: “vai ter muito mais gente, com certeza, circulando nessa zona” (E14), “acho que vai vir bastante gente. É bonito pelo menos” (E62) “principalmente pra levar mais as pessoas pra zona sul (...), de realmente chamar a atenção do resto da cidade, pra aquele espaço eu acho que é bem interessante” (E20).

4.4.4.2 Shopping

De acordo com os dados obtidos através dos questionários, a avaliação da construção de shopping com 3 pavimentos (Figura 4.106) junto ao parque público na orla é muito negativa (Tabela 4.90).



Figura 4. 106.: Shopping com 3 pavimentos

Fonte: <<https://portoimagem.files.wordpress.com/2018/06/pontal2018-01b.jpg>>. Acesso em: 23 jul. 2020.

Tabela 4. 90.: Avaliação e principais justificativas para a construção de shopping com 3 pavimentos junto ao parque público na orla, identificadas através de questionários

Avaliação	
Com relação ao projeto do empreendimento “Pontal”, disponível no site do empreendimento “Pontal”, opine sobre: Construção de shopping com 3 pavimentos junto ao parque público na orla	Respondentes 117 (100%)
Muito adequada	3 (2,6)
Adequada	4 (3,4)
Nem adequada nem inadequada	12 (10,3)
Inadequada	25 (21,4)
Muito inadequada	73 (62,4)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 7 (100)
Aparência moderna para a cidade	5 (71,4)
Existência de outro shopping em área próxima	4 (57,1)
Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre	3 (42,9)
Geração de empregos	3 (42,9)
Maior circulação de pessoas na área	3 (42,9)
Descaracterização da paisagem natural	2 (28,6)
Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba	2 (28,6)
Impactos ambientais causados pelo shopping	2 (28,6)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 98 (100)
Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre	88 (89,8)
Descaracterização da paisagem natural	86 (87,8)
Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba	81 (82,7)
Impactos ambientais causados pelo shopping	76 (77,6)
Existência de outro shopping em área próxima	65 (66,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.44 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito inadequado” e “inadequado” atinge um percentual acima de 40% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os entrevistados, as avaliações negativas foram menores, mas ainda assim a avaliação da construção do shopping com 3 pavimentos pode ser considerada muito negativa (Tabela 4.91).

Tabela 4. 91.: Avaliação e principais justificativas para a construção de shopping com 3 pavimentos junto ao parque público na orla, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
O que você acha do seguinte equipamento previsto no projeto do Pontal: shopping com 3 pavimentos?	Entrevistados 29 (100)
Positiva	9 (31)
Negativa	12 (41,4)
Nem positivo e nem negativo	7 (24,1)
Indiferente	1 (3,4)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 9 (100)
Aparência moderna para a cidade	3 (33,3)
Maior circulação de pessoas na área	2 (22,2)
Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre	1 (11,1)
Utilidade para um local anteriormente fechado e sem uso	1 (11,1)
Geração de empregos	1 (11,1)
Avaliações negativas	Total 12 (100)
Existência de outro shopping em área próxima	9 (75)
Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre	2 (16,7)
Descaracterização da paisagem natural	2 (16,7)
Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba	2 (16,7)
Empreendimento para ganho pessoal	1 (8,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; são destacadas no texto as justificativas mencionados por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações negativas atingem um percentual acima de 40% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

O “desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre” (89,8% - 88 de 98), a “descaracterização da paisagem natural” (87,8% - 86 de 98) e o “bloqueio da vista para o sol e o Guaíba” (82,7% - 81 de 98) (Tabela 4.90) foram justificativas extremamente importantes para as avaliações negativas dos respondentes do questionário.

O “desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre” também foi uma justificativa importante entre os entrevistados (16,7% - 2 de 12; Tabela 4.91) que avaliaram negativamente a construção de shopping, explicando que shoppings são um tipo de ambiente comercial artificial, percebido como algo inadequado para a orla: “desde pequeno pra mim a orla, antes da reforma ou até a orla da zona sul sempre foi um lugar pras pessoas andarem de bicicleta, sentar, tomar chimarrão, ver o pôr do sol, nunca foi uma coisa comercial assim” (E19) e “eu não gosto de shopping, porque enfim, é um lugar fechado, um lugar com atmosfera artificial, não pega luz” (E21).

A “descaracterização da paisagem natural” também foi importante para as avaliações negativas dos entrevistados (16,7% - 2 de 12; Tabela 4.91), conforme explicam: “um shopping na orla... coisa assim comercial sabe, pra mim me parece que distoa assim, sabe. Fica estranho” (E16) e “ia ter muito mais movimento e daí eu acho que não ia ficar tão tranquilo e se... nossa, ia tirar todas as árvores, que decepção” (E64).

Em relação ao “bloqueio da vista para o sol e o Guaíba”, para os entrevistados (16,7% - 2 de 12; Tabela 4.91) o shopping com 3 pavimentos junto ao parque público na orla seria negativo pela sua interferência no visual: “Poluição visual, querendo ou não. Sim, é um bloqueio, querendo ou não, a orla eu acho que deve ser mantido o mais natural possível” (E65), “aqui no pontal especificamente eu fico pensando se vai tapar um pouco da visão que as pessoas tem assim né, ou de aproveitar assim a orla” (E69).

Ainda, foram muito significativas para as avaliações negativas dos respondentes os “impactos ambientais causados pelo shopping” (77,6% - 76 de 98) e a “existência de outro shopping em área próxima” (66,3% - 65 de 98) (Tabela 4.90).

O “impacto ambiental” foi citado pelos entrevistados não apenas com relação a implantação do shopping, mas do empreendimento como um todo: “não que fosse necessário empreendimentos desse porte, com todo o impacto que ele causa também né” (E65), “eu acho muito rápido. Teve uma boa discussão mas foi breve eu acho. Acho que tem que ter mais estudos, de impacto ambiental” (E69) e “especialmente pelo impacto ambiental, que provavelmente esse empreendimento tá trazendo” (E71).

A “existência de outro shopping em área próxima” foi um aspecto extremamente importante para as avaliações negativas dos entrevistados (75% - 9 de 12) (Tabela 4.91), que expressaram não sentir necessidade de um outro shopping, considerando que o Barra Shopping é muito próximo da área do Pontal:

“Eu acho que não teria necessidade, porque tem um shopping do lado, sei lá, 300m dali. Não acho que seja necessário.” (E21)

“Nós já temos o Barra, então não tem porquê.” (E7)

“O shopping do lado do Barra... é estranho dois shoppings grandes, um do lado do outro.” (E16)

“O shopping, eu não entendi o porquê, tem o Barra ali do lado, vai ficar dois shoppings colados, não sei.” (E19)

“Shopping... poxa, mais um shopping, que que eu vou te dizer, tem um shopping à 200m daqui. (...) E um baita shopping também. Será que contempla tudo isso, 2 shoppings tão enormes assim, tão perto um do outro... o Barra já é enorme né... Com 3 pavimentos, bah meu deus do céu” (E69).

4.4.4.3 Edifício comercial

De acordo com os dados obtidos através de questionários, a construção de edifício comercial com 23 pavimentos de altura (Figura 4.107) junto ao parque da orla é avaliada como muito negativa (Tabela 4.92).



Figura 4. 107.: Edifício comercial com 23 pavimentos
Fonte: Melnick Even (2019)

Tabela 4. 92.: Avaliação e principais justificativas para a construção de edifício comercial com 23 pavimentos de altura junto ao parque da orla, identificadas através de questionários

Avaliação	
Com relação ao projeto do empreendimento “Pontal”, disponível no site do empreendimento “Pontal”, opine sobre: construção de edifício comercial (com escritórios, hotel, espaço para eventos e centro médico particular) com 23 pavimentos de altura junto ao parque da orla	Respondentes 117 (100%)
Muito adequada	6 (5,1)
Adequada	5 (4,3)
Nem adequada nem inadequada	15 (12,8)
Inadequada	27 (23,1)
Muito inadequada	64 (54,7)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 11 (100)
Possibilidade de uso diurno e noturno do local	6 (54,5)
Geração de empregos	5 (45,5)
Impactos ambientais	5 (45,5)
Diversidade de usos no mesmo edifício	4 (36,4)
Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba	4 (36,4)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 91 (100)
Impactos ambientais	80 (87,9)
Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba	78 (85,7)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.45 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionados por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito inadequado” e “inadequado” atinge um percentual acima de 40% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Entre os entrevistados, a avaliação negativa foi menor, mas ainda assim o percentual de avaliações positivas foi menor que 50% (Tabela 4.93), de forma que a avaliação também pode ser considerada muito negativa.

Tabela 4. 93.: Avaliação e principais justificativas para a construção de edifício comercial com 23 pavimentos de altura junto ao parque da orla, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
O que você acha do seguinte equipamento previsto no projeto do Pontal: edifício comercial com 23 pavimentos?	Entrevistados 30 (100)
Positivo	14 (46,7)
Negativo	7 (23,3)
Nem positivo e nem negativo	8 (26,7)
Não quis opinar	1 (3,3)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 14 (100)
Aparência moderna para a cidade	4 (28,6)
A área é propícia para um hotel	2 (14,3)
Formato do edifício	2 (14,3)
Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba	1 (7,1)
Utilidade para um local anteriormente fechado e sem uso	1 (7,1)
Maior circulação de pessoas na área	1 (7,1)
Geração de empregos	1 (7,1)
Valorização da área	1 (7,1)
Localização do edifício na beira do Guaíba	1 (7,1)
Bonito pelo reflexo da luz	1 (7,1)
Suprir a demanda por hospital na zona sul	1 (7,1)
Avaliações negativas	Total 7 (100)
Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba	4 (57,1)
Descaracterização da paisagem natural	2 (28,6)
Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre	2 (28,6)
Impactos ambientais	1 (14,3)
Altura do edifício	1 (14,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; são destacadas no texto as justificativas mencionados por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas ficam abaixo de 50% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Os “impactos ambientais” (87,9% - 80 de 91) e o “bloqueio da vista para o sol e o Guaíba” (85,7% - 78 de 91) (Tabela 4.92) foram razões extremamente importantes para as avaliações negativas dos respondentes dos questionários.

Em relação aos impactos ambientais, um dos entrevistados mencionou especificamente o possível aumento da sensação de calor gerado pelo reflexo do sol

em razão das fachadas espelhadas do edifício: “ah mais um vidraçal pra ficar com o chão quente em ti. Eles refletem daí batem no asfalto e faz as ilhas de calor” (E7).

O “bloqueio da vista para o sol e o Guaíba” também foi uma justificativa extremamente importante para as avaliações negativas expressadas pelos entrevistados (57,1% - 4 de 7; Tabela 4.93). Conforme estes entrevistados:

“Porque assim, meu medo sempre em relação a isso é semelhante ao que acontece em Camboriú que é, sei lá, o prédio em determinada altura vai fazer sombra na água e na beira e daí tu não vai sei lá, ter sol, sabe.” (E9)

“23 pavimentos acho muito grande. Tapa a orla, descaracteriza um pouco sabe, eu acho que descaracteriza, (...) totalmente contra. Eu acho que quanto mais, puder mesclar a parte natural do nosso rio, com empreendimento, acho legal, agora 23 pavimentos eu acho muita coisa. Qual é o prédio no centro que tem 23 pavimentos? Nem me lembro, óbvio que tem, mas tipo, não são muitos não. Eu acho meio exagerado” (E69)

“botar mais um prédio naquele local, onde poderia ter mais uma zona de lazer aproveitando quão belo é o pôr do sol de Porto Alegre. (...) Vai tirar a visão. Se vai botar um edifício, bota no meio da cidade. Tem vários, bota mais pra lá.” (E7)

“Olha acho ruim viu, porque na verdade é um edifício... parece muito alto, tá tirando a visibilidade de trás né.” (E71)

A “descaracterização da paisagem natural” (28,6% - 2 de 7) e o “desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre” (28,6% - 2 de 7) também foram importantes entre as justificativas para as avaliações negativas dos entrevistados (Tabela 4.93).

Em relação à “descaracterização da paisagem natural”, os entrevistados explicaram que não percebem a orla como um local propício para edifícios comerciais: “não sei, é que eu vejo a orla como um espaço público e daí parece que uma torre assim, que nem eu falei antes, quebra toda a altura assim sabe” (E16) e “eu acho essas torres gigantes aqui na beira da orla, acho... não é legal. Eu acho muito alto, não tem nada a ver com a... com a tipologia assim, com a paisagem” (E66).

Referente ao “desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre”, um dos entrevistados explica que edifícios comerciais não são compatíveis com a paisagem natural da orla:

“não sou muito fã de botar edifício comercial assim na beira do Guaíba mesmo. Até os do Barra ali já me incomoda um pouco, mas nem tanto, porque já tá mais pra trás assim, mas botar logo na orla não... não me atrai. É porque a orla tem outro caráter (...) pra mim ficaria 10x mais bonito se o prédio não fosse aí”. (E19)

Por outro lado, as avaliações positivas dos entrevistados foram justificadas, principalmente, pela “aparência moderna para a cidade” (28,6% - 4 de 14; Tabela 4.93). Conforme explicam estes entrevistados, a aparência do edifício remete à tecnologia, renovação da paisagem e a outros lugares que consideram mais desenvolvidos:

“(…) de ter uma parte mais nova de Porto Alegre, porque eu acho os edifícios muito velhos sabe. (…) Ta na hora né, esses prédios antigos.. tá na hora de ter uma cidade mais nova no caso, com uma tecnologia melhor, a gente tá bem atrasado até.” (E6)

“sim, é que nem ali o Clínicas, a nova região, eu olho pra ali e penso, poxa, não tô em Porto Alegre, não é a cara de Porto Alegre aquilo ali. Tu nunca viu a parte nova do Clínicas? Tu olha é tipo filme, Estados Unidos, de país de primeiro mundo, essas estruturas aqui lembram bastante, tipo Dubai. Isso, questão de vidro, a estrutura assim, e a questão aqui, essa parte de praia e uns coqueiros né.” (E18)

4.4.4.4 Obras de acesso ao local

De acordo com os dados obtidos através dos questionários, a avaliação das obras referentes ao acesso ao local (vias locais no entorno do shopping, colocação de estações de transporte coletivo, ciclovias, vagas de estacionamento público e paraciclos) pode ser considerada negativa, pois apenas 54,8% das avaliações foram positivas (Tabela 4.94).

Tabela 4. 94.: Avaliação e principais justificativas para as obras referentes ao acesso ao local, identificadas através de questionários

Avaliação	
Com relação a algumas obrigações da empresa para a implantação do empreendimento, o que você acha sobre obras referentes ao acesso ao local (vias locais no entorno do shopping, colocação de estações de transporte coletivo, ciclovias, vagas de estacionamento público e paraciclos):	Respondentes 115 (100%)
Muito adequada	23 (20)
Adequada	40 (34,8)
Nem adequada nem inadequada	29 (25,2)
Inadequada	12 (10,4)
Muito inadequada	11 (9,6)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 63 (100)
Possibilitam melhor acesso ao empreendimento e ao parque	42 (66,7)
Melhoria do trânsito de veículos e pedestres na região	42 (66,7)
Necessidade de compensar os impactos causados pela construção do empreendimento	35 (55,6)
Avaliações negativas (inadequada e muito inadequada)	Total 23 (100)
Necessidade de compensar os impactos causados pela construção do empreendimento	13 (56,5)

Dificuldade para o trânsito de veículos e pedestres na região	10 (43,5)
---	-----------

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.46 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionados por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito adequado” e “adequado” atinge um percentual entre mais de 50% até 60% a avaliação pode ser considerada negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Por outro lado, entre os entrevistados as avaliações positivas sobre as obras de acesso ao local foram maiores e não houve avaliações negativas (Tabela 4.95).

Tabela 4. 95.: Avaliação e principais justificativas para as obras referentes ao acesso ao local, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
Com relação à algumas obrigações da empresa para a implantação do empreendimento, o que você acha sobre obras referentes ao acesso ao local - vias locais no entorno do shopping, colocação de estações de transporte coletivo, ciclovia, vagas de estacionamento público e paraciclos?	Entrevistados 23 (100)
Positiva	21 (91,3)
Negativa	0 (0)
Nem positivo e nem negativo	2 (8,7)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 21 (100)
Possibilitam melhor acesso ao empreendimento e ao parque	9 (42,9)
Melhoria do trânsito de veículos e pedestres na região	8 (38,1)
Necessidade de compensar os impactos causados pela construção do empreendimento	6 (28,6)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; são destacadas no texto as justificativas mencionados por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual acima de 80% a avaliação pode ser considerada muito positiva, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

As avaliações positivas das obras referentes ao acesso ao local tiveram como justificativas muito importantes para os respondentes: “possibilitam melhor acesso ao empreendimento e ao parque” (66,7% - 42 de 63) e “melhoria do trânsito de veículos e pedestres na região” (66,7% - 42 de 63) (Tabela 4.94).

Para os entrevistados, “possibilitam melhor acesso ao empreendimento e ao parque” também foi uma justificativa muito importante (42,9% - 9 de 21; Tabela 4.95), pois avaliam que estas obras tornariam o local mais acessível e democrático: “Acho que isso tudo é importante pra que se torne viável pra que todos possam, qualquer pessoa possa chegar no local e aproveitar o espaço né” (E4) e “quanto mais acesso pra todas as pessoas de todas as classes, de todas as condições físicas, melhor. Ônibus, patinete, bicicleta, o que tiver, mais acesso, e pras pessoas de uma maneira também até barata assim, estacionamento público” (E69).

A “melhoria do trânsito de veículos e pedestres na região” também foi muito importante para as avaliações positivas entre os entrevistados (38,1% - 8 de 21; Tabela 4.95). Estes explicam que as obras de acesso poderiam ajudar a descongestionar o trânsito, que já é percebido como intenso na região próxima ao Pontal: “acho que tem que ser feito né, pra dar fluxo aqui, se não sei lá, vai ter muita tranqueira” (E62), “hoje em dia já é um problema tu sair do centro e vir pra zona sul, e da zona sul pro centro nos horários de pico, já dá tranqueira, aí vai congestionar mais ainda. Eu acho ruim, eles vão ter que melhorar essas coisas” (E66).

Ainda, a “necessidade de compensar os impactos causados pela construção do empreendimento” foi uma justificativa importante para as avaliações positivas conferidas pelos respondentes (55,6% - 35 de 63; Tabela 4.94) e pelos entrevistados (28,6% - 6 de 21; Tabela 4.95). Conforme expressam alguns destes entrevistados:

“é ter esse cuidado com a comunidade local, com o bairro local e o entorno né, o que é que isso vai reverberar pras pessoas que tã ali naquele espaço né. Então eu acho que pensando nesse sentido tá levando mais coisas pra zona sul, consequentemente vai melhorar a estrutura da zona sul como um todo talvez, acho que né trânsito, principalmente acho que ciclovia e tudo mais, acho que é algo importante de ter lá.” (E20)

“eles vão tá atraindo mais pessoas pra cá, mais fluxo de veículos, mais pessoas, então eles tem que resolver esse problema.” (E66)

“acho que tem que ter a contrapartida pública pra cidade, acho que se isso aqui vai ser um local público a gente precisa prever que as pessoas vão vir de carro, vão vir de bicicleta, de skate né, sei lá patins, então... se a ideia é acesso ao público a gente precisa né, transporte público e tal, a gente tem que propiciar.” (E71)

Por outro lado, as avaliações negativas dos respondentes do questionário foram justificadas, principalmente, pela “necessidade de compensar os impactos causados pela construção do empreendimento” (56,5% - 13 de 23; Tabela 4.94). Conforme expressado por alguns respondentes, estas obras não são suficientes para compensar os impactos causados pela construção do empreendimento, principalmente no tocante à remoção da flora nativa e ao aumento da demanda por infraestrutura urbana no local. Conforme os comentários de respondentes: “são obras que viabilizam o empreendimento e não necessariamente beneficiam a cidade. É o mínimo que as empresas tem que fazer” (Respondente N° 137), “Não compensam os danos causados pelo empreendimento privado” (Respondente N° 231), “são insuficientes” (Respondente N° 30), “Parece uma tentativa de ‘tapar o sol com a peneira’, devolvendo algo mínimo pra sociedade” (Respondente N° 392),

“Estão fazendo o mínimo. A área é pra ser de todos” (Respondente N° 368), “Na minha opinião não tem compensar, visto que já foi destruído aquele espaço de área verde” (Respondente N° 349).

Ainda, a “dificuldade para o trânsito de veículos e pedestres na região” (43,5% - 10 de 23; Tabela 4.94) também foi uma justificativa importante para as avaliações negativas. Alguns respondentes se referiram, principalmente, à sobrecarga no trânsito de veículos no local, que já é percebido como intenso por ser uma via de ligação entre o centro e a zona sul: “É uma área de pouca extensão que fica em um dos acessos mais importantes da zona sul da cidade. Será complicado o movimento para aquela região” (Respondente N° 298).

4.4.5 Síntese da avaliação do projeto para a área do Pontal do Estaleiro

A partir dos dados obtidos através dos questionários, a avaliação geral do projeto para a área do Pontal do Estaleiro é muito negativa (Tabela 4.96).

Tabela 4. 96.: Avaliação e principais justificativas para o projeto para a área do Pontal do Estaleiro, identificadas através de questionários

Avaliação	
O que você achou desse projeto para a área do Pontal do Estaleiro?	Respondentes 115 (100%)
Muito adequada	4 (3,5)
Adequada	9 (7,8)
Nem adequada nem inadequada	23 (20)
Inadequada	42 (36,5)
Muito inadequada	37 (32,2)
Principais justificativas	
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 13 (100)
Disponibilização de novos espaços de lazer na orla	8 (61,5)
Facilidade para acessar as paisagens naturais da orla	7 (53,8)
Valorização econômica da área	7 (53,8)
Danos para o meio ambiente	4 (30,8)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 79 (100)
Danos para o meio ambiente	71 (89,9)
Dificuldade para acessar as paisagens naturais da orla	53 (67,1)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação; constam na tabela as justificativas mencionadas por, pelo menos, 20% dos respondentes em cada avaliação, enquanto no Apêndice K – Tabela K.47 constam todas as justificativas; são destacadas no texto as justificativas mencionadas por mais de 40% dos respondentes em cada avaliação; quando a soma das avaliações de “muito inadequado” e “inadequado” atinge um percentual acima de 40% a avaliação pode ser considerada muito negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Por sua vez, os dados obtidos através de entrevistas revelam uma maioria de avaliações positivas (Tabela 4.97), contudo, inferiores a 60%, de maneira que a avaliação pode ser considerada negativa, pois o percentual expressivo de entrevistados que não avaliaram de forma positiva não pode ser desprezado.

Tabela 4. 97.: Principais justificativas para as avaliações do projeto para a área do Portal do Estaleiro, identificadas através de entrevistas

Avaliação	
Para resumir, o que você acha desse projeto?	Entrevistados 26 (100)
Positiva	15 (57,7)
Negativa	0 (0)
Nem positivo e nem negativo	11 (42,3)
Principais justificativas	
Avaliações positivas	Total 15 (100)
Disponibilização de novos espaços de lazer na orla	9 (60)
Facilidade para acessar as paisagens naturais da orla	2 (13,3)
Valorização econômica da área	2 (13,3)
Não colocaria esse edifício comercial	1 (6,7)
Disponibilização de um novo equipamento de saúde	1 (6,7)
Melhora na paisagem da cidade	1 (6,7)
Aproveitamento de área anteriormente fechado e sem uso	1 (6,7)
Geração de empregos	1 (6,7)
Agrada diversos públicos	1 (6,7)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação; são destacadas no texto as justificativas mencionados por mais de 15% dos entrevistados em cada avaliação; quando as avaliações positivas atingem um percentual entre mais de 50% até 60% a avaliação pode ser considerada negativa, conforme critérios definidos na tabela 3.14.

Os “danos para o meio ambiente” (89,9% - 71 de 79) são uma justificativa extremamente importante e a “dificuldade para acessar as paisagens naturais da orla” (67,1% - 53 de 79) (Tabela 4.96) é uma justificativa muito importante para as avaliações negativas dos respondentes dos questionários.

Em relação aos “danos para o meio ambiente”, conforme explicam os respondentes através de comentários, trata-se principalmente da remoção da vegetação existente na orla para dar lugar às construções: “o que parece é que haverá muitas modificações, concreto, edifícios e, conseqüentemente, perda de espaço verde e do espaço original” (Respondente Nº 381), “descaracterização do espaço com o seu uso para a construção de shoppings e salas comerciais” (Respondente Nº 363), “as pessoas acreditam que modernização é deixar os espaços parecidos com shopping, mas isso é na verdade destruição da natureza” (Respondente Nº 349) e “também temos todos os impactos ambientais com a construção de edificações de tal porte em uma área sensível de preservação” (Respondente Nº 298).

Quanto à “dificuldade para acessar as paisagens naturais da orla”, alguns respondentes comentaram que percebem a implantação do empreendimento como uma forma de restrição do acesso às paisagens naturais, de acesso somente a pessoas com maior poder aquisitivo, especialmente pelo shopping e pelo edifício: “elitização de um espaço muito nobre da cidade devido aos seus recursos naturais” (Respondente Nº 30), “a construção de prédios muito altos na beira da orla impossibilita a vista do Guaíba, favorecendo apenas àqueles que estão ou tem lojas no tal shopping a ser construído” (Respondente Nº 363) e “O uso predominantemente privado de um dos principais locais turístico-naturais da cidade é uma fatalidade” (Respondente Nº 40). Nesse sentido, entrevistados também comentaram: “um edifício comercial de 23 pavimentos não vai ser... não vai contemplar muita gente. É só gente que realmente tem dinheiro, creio eu. Porque uma obra na orla sempre é supervalorizada, então é muito dinheiro” (E69) e “tá fazendo algo que me soa elitista né, nesse sentido. Porque não conversa com a cidade, porque as pessoas que tão lá pra trás elas não conseguem enxergar o Guaíba né” (E71).

Por outro lado, as avaliações positivas foram justificadas pelos entrevistados, principalmente, pela “disponibilização de novos espaços de lazer na orla” (60% - 9 de 15; Tabela 4.97), que também foi muito importante para as poucas avaliações positivas entre os respondentes do questionário (61,5% - 8 de 13; Tabela 4.96).

Com isso, observa-se que as avaliações positivas do projeto se deram, principalmente, em razão das propostas que envolvem o uso público da área. Conforme comentam os entrevistados:

“é uma coisa que a cidade ganha. Mais um espaço pra gente poder aproveitar no final de semana.” (E4)

“não vai ficar um canto morto, uma coisa, sei lá, não perder essa beleza natural que a gente tem aqui na cidade.” (E63)

“isso aqui era uma área que não se acessava em Porto Alegre, não se usava. era uma área morta, hoje em dia é uma área que todo mundo usa, ficou muito bom. O principal ponto positivo é a área de lazer, isso aí não há duvida. A construção foi uma contrapartida, não tem muito, infelizmente, pra ti fazer certas coisas tem que ter a contrapartida, o pessoal quer ganhar dinheiro. Eu acho um ponto negativo. A construção infelizmente, pra mim estraga, mas é uma coisa necessária, sem ela não existiria a outra parte. Então é uma troca.” (E70)

Nesse sentido, destaca-se que a área do Pontal não era de acesso público antes da instalação do protótipo do Parque Pontal, ainda que alguns entrevistados (E22 e E63) tenham mencionado que era comum as pessoas transpassarem as cercas que limitavam a área para acessar o local, principalmente para atividades de pesca:

“isso aqui tava virado assim... tava abandonado. Tava aberto, tinha umas cercas de arame mas o pessoal vinha, o pessoal, naquele píer que eu te mostrei ali o pessoal entrava pra vir pescar. Então o pessoal chegava ali, o pessoal da redondeza aqui vinha, entrava pra pescar. E ah se o pessoal entra pra pescar, vamo entrar também pra ver como é que é. Aí tava largado, assim, virado em mato, até perigoso, podia dar assalto, alguma coisa aqui, alguma violência né” (E63)

Este fato parece explicar porque muitos dos respondentes e alguns entrevistados não conhecem a área ou não relacionam o nome ao local.

Por sua vez, salienta-se aspectos mencionados pelos entrevistados que frequentam o protótipo do parque, tais como a sensação de ser um local elitizado (E20) ou de que as pessoas não o frequentariam por não saber se é necessário pagar para acessar (E13), os quais apontam que, mesmo sendo aberto ao público, o espaço pode não ser percebido como acolhedor. Nesse sentido, destaca-se que ainda não está concluída a construção do shopping e do edifício comercial, que poderão ainda influenciar sobre esta percepção de quem está no espaço aberto público adjacente.

Portanto, observa-se que os desejos por área verde, ciclovia, praça e pista para caminhada são, de certa forma, atendidos pela implantação do parque no local. Contudo, como o shopping e o edifício são mal avaliados, principalmente por desfavorecer o uso dos espaços ao ar livre (Tabelas 4.90, 4.91 e 4.93), descaracterizar a paisagem natural (Tabelas 4.90, 4.91 e 4.93) e bloquearem a vista para o sol e o Guaíba (Tabelas 4.90 a 4.93), estes aspectos acabam tornando a área como um todo distinta do que desejam os respondentes e entrevistados. Conforme fica evidente nos percentuais apresentados e também nas expressões de alguns entrevistados, há uma clara aprovação da proposta no que se refere ao uso público da área através da construção do Parque, e uma reprovação das propostas do shopping e do edifício: “Só a praça eu achei ótimo, agora o shopping e prédio alto, achei péssimo.” (E21) e “isso aqui é muito mais interessante, área do pessoal sentar, tomar um chimarrão, isso pra mim é muito mais legal do que... o consumo, hoje, que é necessário, mas acaba um pouco estragando o ambiente” (E70).

Por sua vez, foi identificada a existência de diferenças estatisticamente significativas (Kendall's W, $\text{Chi}^2 = 211,134$, sig = 0,000) entre as avaliações das 4 propostas que integram o projeto para o Pontal do Estaleiro pelos respondentes dos questionários (Tabela 4.98). Com isso, ficam evidenciadas que as melhores avaliações referem-se ao parque público e às obras de acesso, enquanto as piores referem-se ao edifício comercial com 23 pavimentos e ao shopping com 3 pavimentos.

Tabela 4. 98.: Avaliações das 4 propostas e média dos valores ordinais obtidas pelo teste Kendall W

Propostas avaliadas	Média dos valores ordinais
Parque público	3,45
Obras referentes ao acesso ao local (vias locais no entorno do shopping, colocação de estações de transporte coletivo, ciclovia, vagas de estacionamento público e paraciclos)	3,10
Edifício comercial (com escritórios, hotel, espaço para eventos e centro médico particular) com 23 pavimentos de altura	1,80
Shopping com 3 pavimentos	1,65

Nota: quanto maior o valor, melhor a avaliação.

Assim, as avaliações positivas e negativas dos entrevistados (Figura 4.108) e dos respondentes (Figura 4.109) ilustram o observado no teste estatístico.

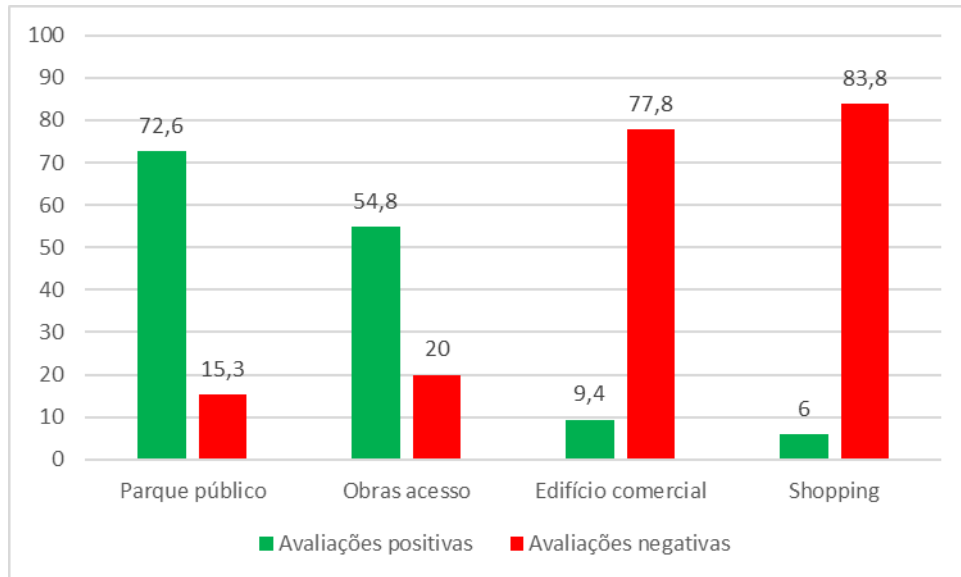


Figura 4. 108.: Avaliação das propostas do projeto para o Pontal do Estaleiro identificada através de questionários

Fonte: elaborado pela autora

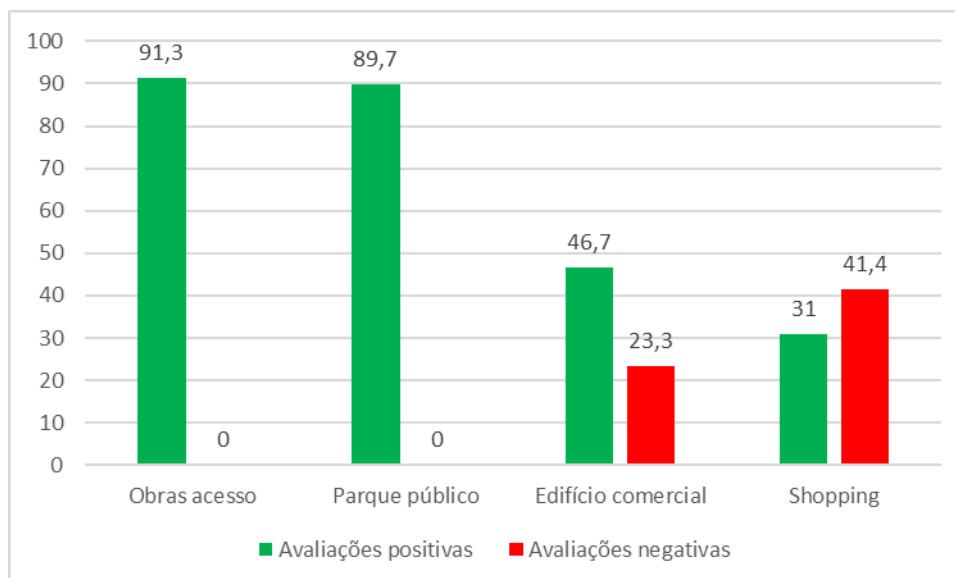


Figura 4. 109.: Avaliação das propostas do projeto para o Pontal do Estaleiro identificada através de entrevistas

Fonte: elaborado pela autora

Em relação ao processo que culminou neste projeto para a área do Pontal do Estaleiro, expõe-se que a provisão do Parque Pontal se trata de uma destinação de parte do terreno privado como área pública, que atende a uma obrigação legal estabelecida previamente. No tocante à relação entre o poder público e a empresa, os gestores entrevistados afirmaram considerar tranquila. Isto é atribuído à existência de procedimentos e normas pré-estabelecidos, isto é, resta uma margem de decisão pequena para os profissionais envolvidos com a análise do projeto, o que auxilia na redução de possibilidades de conflito, facilitando esse relacionamento:

“É tranquilo, porque o que vem, o empreendedor tem que aprovar os empreendimentos e ele tem que cumprir normas, cumprir regras, legislações. A discricionariedade do poder público, às vezes ela é limitada, tem casos que ela é maior. (...) O que tá acontecendo lá no Pontal, é lei. (...) Tem casos de empreendimentos que as relações são mais tensas, mas nesse caso, pra nós, por exemplo, não tá sendo difícil.” (ESP2)

Nesse sentido, por exemplo, um dos gestores (ESP2) relatou que não é favorável a altura do edifício que será construído no Pontal, mas que embora ache que o edifício poderia ser mais baixo, esta não é uma questão que está sujeita a decisão individual dos técnicos, mas sim aos instrumentos que já foram definidos previamente para que se determine a altura máxima permitida e que devem ser respeitados.

Além dos instrumentos legalmente estabelecidos, a prefeitura já dispunha de diretrizes elaboradas para a área destinada ao Parque por ela ser uma área pública e, portanto, fica sob responsabilidade do poder público definir diretrizes básicas. Em

relação a essas diretrizes, um gestor (ESP2) comentou sobre a prévia identificação da área do Pontal do Estaleiro como um local de vocação mais contemplativa, mas que o projeto também deveria conter equipamentos para atividades físicas, recanto infantil e um memorial do antigo estaleiro – diretriz vinda da equipe do patrimônio histórico da Secretaria Municipal da Cultura. Conforme este gestor:

“Então assim, todas as premissas de projeto foram dadas pelo poder público. O empreendedor, claro, ele tem também algumas coisas que ele propõe, aí a gente aceita ou não. É sempre o poder público que define o que vai aceitar na área de destinação [pública], então essa é a relação nossa com o empreendedor no caso.” (ESP2)

A percepção desse gestor (ESP2) é de que para o empreendedor é interessante ter uma área qualificada, bem cuidada, na frente do seu empreendimento e, nesse sentido, ter um parque no espaço aberto público imediatamente adjacente agrega valor ao shopping e ao edifício comercial. Assim, no caso do Parque Pontal, além da urbanização da área, a empresa responsável pelo empreendimento se comprometeu a adotar a área pública por um período de 10 anos. Ainda, de acordo com os entrevistados, a empresa estaria oferecendo no Parque Pontal um mobiliário urbano diferenciado em relação ao que o poder público geralmente aloca em outros parques e praças. Este mobiliário urbano mais personalizado daria uma identidade diferente para o espaço. Para os entrevistados do poder público, isto é entendido como positivo:

“Porque eles tem uma proposta inovadora de parque. Eles não tem os mesmo moldes dos parques que nós já temos ali, com o mesmo mobiliário, aquela mesma carinha, entendeu? Eles vão fazer uma coisa muito muito diferente, é muito legal, e super interativo, enfim.”(ESP1)

“nesse caso específico do Pontal o empreendedor ele quer que o Parque agregue valor ao empreendimento dele. Aquela área pública ela vai qualificar o empreendimento, então eles estão propondo muito mais do que a gente pediu, em termos de qualidade, de espaço. Eles vão implantar uma primeira fase, depois, como eles são adotantes, eles vão fazer novas intervenções como doação.” (ESP2)

Portanto, observa-se que embora o projeto seja desenvolvido sob a responsabilidade da empresa, o poder público definiu diretrizes básicas e se fez presente na elaboração do projeto do parque. Em janeiro de 2020, o projeto do parque ainda não estava aprovado como um todo, se encontrando em fase de análise e aprovação por uma comissão de secretarias municipais. Com isso, observa-se que os processos de análise e decisão ocorrem de forma fragmentada

no setor público, como é o caso do projeto do Parque do Pontal. Nesse projeto, um dos gestores (ESP2) listou exemplos de partes que ficam sob a conferência de equipes de secretarias distintas dentro do poder público, todos junto à coordenação da SMAMS: iluminação pública, memorial, água, esgoto cloacal e esgoto pluvial. Além disso, de acordo com as informações apresentadas pelos entrevistados, o tratamento conferido ao parque público e ao empreendimento privado são fragmentados e tomam rumos diferentes dentro das instituições públicas. Conforme expressou um dos entrevistados: “Essa parte do empreendimento eu nunca tinha visto, eu vi o parque, como parque mesmo (...), eu não vi esse daqui, não conheço na verdade. Não [foi apresentado] pra mim, eu não participei. Deve ter sido apresentado pras outras equipes” (ESP1). Portanto, apesar de fazerem parte da mesma área, e de haver um reconhecimento de que o parque vai agregar valor ao shopping e ao edifício comercial, não parece haver no poder público uma consideração com relação ao efeito inverso: os efeitos do shopping e do edifício sobre o uso da área pública, no caso, o parque.

Concluindo, devido ao tipo de processo, o parque público, avaliado como positivo, só é viabilizado em razão da existência do empreendimento como um todo, que também inclui o shopping e o edifício comercial. Desta forma, estas são duas propostas do parceiro privado que, dentro do que permitia o regime urbanístico definido em lei especificamente para a área do Pontal do Estaleiro, foram a maneira escolhida pelo empreendedor para ocupar a área privada. Com isso, a responsabilidade pela divergência entre as aspirações da população e o que será efetivamente construído na área é principalmente do setor privado, enquanto autor do projeto, mas também do poder público, ao permiti-lo através do regime urbanístico pré-definido para aquela área. Ainda destaca-se que quando ocorreu o leilão do terreno da área do pontal em 2005, já estava em vigor o Estatuto da Cidade, o qual prevê como um de seus instrumentos o direito de preempção. Tal instrumento permite que o poder público municipal tenha preferência para aquisição de imóvel urbano, desde que exista uma lei específica pré-existente demarcando as áreas para uso deste direito. O uso do direito de preempção pode ser aplicado para a criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes, de unidades de conservação ou proteção de áreas de interesse ambiental e de proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico. Assim, este instrumento poderia ter sido utilizado

para uma aquisição preferencial de terrenos na orla da cidade e, com isso, poder priorizar projetos que melhor atendessem aos desejos da população.

4.5 CONCLUSÃO

A conclusão dos principais resultados obtidos através da avaliação de propostas de intervenção urbana geradas em processos com diferentes tipos de envolvimento público e privado a partir da abordagem perceptiva é apresentada a seguir.

Em relação ao **projeto para o Cais Mauá**, a maioria das propostas entre as mais bem avaliadas relacionam-se aos principais desejos expressados pelos respondentes e entrevistados para a área (Tabela 4.99):

Tabela 4. 99.: Relação entre as propostas bem avaliadas e os desejos para a área do Cais Mauá

Propostas do projeto e suas avaliações por entrevistados e respondentes	Desejos para a área do Cais Mauá que relacionam-se com estas propostas
<ul style="list-style-type: none"> - Usos dos armazéns para atividades de cultura e arte popular (R: 95,1% +; 1,8% -) (E: 83,3% +; 3,3% -) - Restauração do prédio antigo na terceira doca para uso como centro de eventos (R: 86,7% +; 3,5% -) (E: 87,1% +; 3,2% -) - Uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias (R: 75,7% +; 12,5% -) (E: 76,7% +; 3,3% -) 	<ul style="list-style-type: none"> - Atividades artísticas e culturais (R: 87,9%, 167 de 190; E: 25,8%, 8 de 31) - Feiras artesanais (R: 66,8%, 127 de 190) - Museu (R: 58,4%, 111 de 190)
<ul style="list-style-type: none"> - Instalação de 10 Praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes (R: 91,3% +; 2,5% -) (E: 86,7% +; 0% -) - Restauração de praça com 4,2 mil metros quadrados na terceira doca (R: 93,6% +; 1,8% -) (E: 96,8% +; 0% -) 	<ul style="list-style-type: none"> - Bancos para sentar (R: 80%, 152 de 190) - Área verde (R: 70,5%, 134 de 190) - Praças (R: 58,4%, 111 de 190) - “Área como o Gasômetro” (19,3%, 6)
<ul style="list-style-type: none"> - Usos para os armazéns: Praça de alimentação (R: 81,8% +; 6,7% -) (E: 80% +; 3,3% -) 	<ul style="list-style-type: none"> - Cafés (R: 67,4%, 128 de 190) - Bares (R: 55,3%, 105 de 190; E: 25,8%, 8 de 31) - Restaurantes (E: 19,3%, 6 de 31)
<ul style="list-style-type: none"> - Usos para os armazéns: Terminal para barcos de turismo e transporte (R: 85,5% +; 3% -) (E: 86,7% +; 0% -) 	<ul style="list-style-type: none"> - Barcos de passeio/ transporte (R: 44,7%, 85 de 190)

Nota: R = respondentes; E = entrevistados; + = avaliações positivas; - = avaliações negativas;

Ao examinar as principais justificativas para as avaliações positivas destas propostas, identifica-se que os usos para o Cais Mauá, tanto nos armazéns, quanto no prédio antigo e nas áreas abertas, devem priorizar o uso público dos armazéns. Adicionalmente, a possibilidade de atração e de maior circulação de pessoas na

área tem um peso relevante nas avaliações positivas, indicando que as pessoas desejam ver a área do Cais Mauá ocupada pela população. Ainda, no caso das praças, a ampliação e manutenção de área verde no local, bem como a disponibilização de espaço para lazer ao ar livre são justificativas importantes, indicando a relevância da preservação dos elementos naturais. Por sua vez, a praça de alimentação é positiva por ser percebida principalmente como um elemento de suporte aos espaços de lazer, e também por permitir um uso para o local aproveitando a vista. Ainda, o terminal para barcos de transporte/turismo ser bem avaliado pela ampliação da acessibilidade e pela expansão do transporte hidroviário, bem como os usos culturais e de eventos serem bem avaliados pela ampliação do acesso à atividades culturais, evidenciam que tais aspectos são percebidos como importantes para a cidade como um todo, além da sua função no Cais Mauá.

Nesse sentido, o desejável para o Cais Mauá seriam atividades que aproveitassem os armazéns enquanto um patrimônio histórico tombado existente na área, a vista para o Guaíba e a memória da origem da cidade de Porto Alegre. Contudo, o tipo de envolvimento público-privado adotado permitiu a predominância de elementos rentáveis ao parceiro privado no projeto, contrariando as aspirações e desejos da população para a área, o que é evidenciado pelas avaliações negativas das seguintes propostas:

- Uso dos armazéns para comércios - lojas de decoração e serviços (R: 45,4% +; 30,3% -) (E: 63,3% +; 13,3% -)
- Uso dos armazéns para realização de eventos (R: 39,4% +; 37,6% -) (E: 60% +; 10% -)
- Restauração de prédio antigo existente entre os armazéns para uso como hotel (R: 33,3% +; 49,1% -) (E: 76,7% +; 13,3% -)
- Construção de estacionamento com 2.036 vagas na terceira doca (R: 29,4% +; 53,7% -) (E: 58,1% +; 12,9% -)
- Construção de 3 edifícios de até 100m de altura para uso como escritórios e hotel (R: 8,6% +; 83,3% -) (E: 38,7% +; 32,3% -)
- Construção de shopping center no setor Gasômetro (R: 8,7% +; 85% -) (E: 40% +; 33,3% -)

Em adição, observa-se que as principais justificativas para tais avaliações negativas evidenciam que lojas de decoração e serviços são percebidas como incompatíveis com os armazéns enquanto um patrimônio histórico. Nesse sentido, a construção dos 3 edifícios, o uso do prédio do DEPREC como hotel, e a construção do shopping também são relacionadas pelos respondentes à descaracterização do patrimônio histórico e cultural. Tais aspectos evidenciam que é desejável manter as edificações existentes, preservando a paisagem do Cais, sem inserir edificações e usos que o descaracterizem enquanto uma área de valor histórico e cultural da cidade. Adicionalmente, os dados indicam uma percepção de que a realização de eventos poderia provocar uma restrição do acesso público ao Cais, bem como a construção dos 3 edifícios, que tornaria privada parte da área aberta pública das docas, e o uso do edifício do DEPREC como hotel ao invés de algum uso com acesso público. Adicionalmente, os edifícios foram percebidos como inadequados por bloquearem a vista para o sol e o Guaíba. Soma-se a isso a rejeição da proposta do shopping, principalmente pelo desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre. Tais aspectos que contribuem fortemente para avaliações negativas evidenciam que é desejável, sobretudo, oferecer espaços públicos de livre acesso na orla e evitar construções, principalmente de alturas elevadas, que restrinjam a vista ao sol e ao Guaíba. Ainda, as avaliações negativas do estacionamento, principalmente pela justificativa deste incentivar o uso de carros, evidencia que esta proposta, mais do que não refletir o que desejam para o Cais Mauá, reflete um modelo de cidade que não é desejável por parte significativa dos participantes dessa pesquisa.

Assim, relacionando com o tipo de processo adotado, conforme o objetivo de (1.1) avaliar projeto (Cais Mauá) proposto a partir de envolvimento público-privado para planejamento conjunto com relação a criação ou requalificação de infraestruturas públicas, bairros, ou área delimitada da cidade, verifica-se que este tipo de processo resultou em propostas de intervenção que não estão de acordo com os desejos da população. Observa-se que a cooperação foi estabelecida em contrato de arrendamento da área entre o Governo do Estado do RS e um Consórcio de Empresas. Entretanto, a existência de obrigações e garantias contratuais não foram suficientes para garantir o cumprimento das obrigações do parceiro privado, pois em 2020 o contrato foi rompido pelo Governo do Estado do RS, alegando o descumprimento de obrigações por parte do Consórcio. A seleção do consórcio

baseou-se no critério de maior valor anual de arrendamento. Assim, a necessidade de tornar o espaço rentável o suficiente para viabilizar o lucro da empresa e o pagamento do arrendamento, parece ter sido um fator influente sobre a inclusão de novas edificações (shopping, 3 edifícios e estacionamento) no projeto e de usos comerciais predominantes nos 3 setores. Portanto, este processo resultou em um projeto onde, dos 187.000 m² de área total do Cais Mauá, 84.818 m² (correspondente a 45,4%) seriam de área livre.

O setor privado foi responsável pela elaboração dos estudos iniciais e o consórcio escolhido ficou encarregado da elaboração do projeto, elaboração e apresentação dos estudos de viabilidade urbanística, gestão do espaço e pagamento anual pelo uso da área. Enquanto isso, o poder público teve como funções a elaboração dos editais, a elaboração do regime urbanístico, a avaliação e seleção dos estudos prévios para a definição do projeto, a avaliação e seleção da proposta de intervenção para a área e o acompanhamento do projeto. Portanto, o poder público, enquanto responsável pela estipulação de critérios básicos em edital e pela definição do regime urbanístico, e principalmente o consórcio enquanto autor do projeto, não parecem ter considerado os desejos da população para o Cais Mauá.

Assim, considerando o rompimento do contrato, as avaliações das propostas através desta pesquisa ainda podem contribuir para o desenvolvimento de projetos futuros para o local.

No que se refere ao **projeto para o Trecho 1 da Orla**, observou-se que há uma combinação entre elementos mais bem avaliados do projeto e desejos expressos para a área (Tabela 4.100).

Tabela 4. 100.: Relação entre as propostas bem avaliadas e os desejos para a área do Trecho 1 da Orla

Itens do projeto e suas avaliações por entrevistados e respondentes	Desejos para a área do Trecho 1 da Orla que relacionam-se com estas propostas
- Ciclovia (R: 97,6% +; 2,4% -) (E: 83,3% +; 0% -)	- Ciclovia (R: 64,6%, 102 de 158)
- Equipamentos de recreação infantil (R: 94,5% +; 2,4% -) (E: 80% +; 3,3% -)	- Equipamentos de recreação para crianças (R: 43%, 68 de 158; E: 16,7%, 5 de 30)
- Mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba (R: 88% +; 3,1% -) (E: 80% +; 3,3% -)	- Mirantes (R: 58,9%, 93 de 158)
- Arquibancadas (R: 77,4% +; 5,3% -) (E: 83,3% +; 6,7% -)	- Bancos para sentar (R: 70,3%, 111 de 158; E: 16,7%, 5 de 30)

Nota: R = respondentes; E = entrevistados; + = avaliações positivas; - = avaliações negativas;

Além dos itens já mencionados (Tabela 4.100), os seguintes também foram avaliados positivamente pelos respondentes (R) e entrevistados (E):

- Quadras esportivas (R: 96,2% +; 0% -) (E: 80% + ; 3,3% -)
- Academia ao ar livre (R: 96,1% +; 1,6% -) (E: 76,7% +; 3,3% -)
- Iluminação (R: 96,8% +; 2,4% -) (E: 83,3% +; 0% -)
- Ancoradouro para barcos de passeios turísticos (R: 77,7% +; 5,3% -) (E: 80% +; 0% -).

Assim, as principais razões apontadas por entrevistados e respondentes para estas avaliações positivas revelam que os aspectos importantes para o local são: a disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas, a existência de espaços para sentar, oportunidades de lazer específicas para crianças e de equipamentos que permitam contemplar o Guaíba e, também, de ter um contato mais aproximado com ele. Ainda, principalmente no caso da iluminação, mas também no caso das quadras esportivas, a possibilidade de uso noturno da área é apontada como um aspecto relevante.

Por outro lado, os elementos com avaliações menos positivas foram:

- Bares (R: 65,2% +; 13,7% -) (E: 60% +; 6,7% -)
- Restaurante panorâmico (R: 53,2% +; 24,2% -) (E: 63,3% +; 6,7% -)
- Vegetação (R: 32,8% +; 34,4% -) (E: 20% +; 26,7% -).

Contudo, no caso dos bares e do restaurante panorâmico, as avaliações negativas se referem principalmente aos preços cobrados e serviços prestados, indicando um problema de gestão dos equipamentos e não uma rejeição de sua existência no local. Nesse sentido, as avaliações negativas destes 2 itens do projeto não parecem revelar uma contradição com o desejo dos respondentes e entrevistados. Por outro lado, no caso da vegetação, a justificativa da falta de áreas sombreadas por árvores é um aspecto muito relevante, contrariando o principal desejo para o local: área verde.

Quanto ao envolvimento público-privado, este foi estabelecido através de contrato de adoção, em que o parceiro manifestou interesse a partir da adesão através do edital de adoção. A empresa tem como responsabilidades a manutenção de paisagismo e gramados, a limpeza e recolhimento de lixo, a zeladoria e limpeza dos banheiros localizados junto aos módulos comerciais 1 e 2, a limpeza e reparos dos

vestiários e a realização de manutenções corretivas na pavimentação. Por sua vez, coube ao poder público a elaboração de diretrizes de intervenção para a orla, a captação de recursos para a execução das obras, a realização das obras, elaboração do edital de adoção e, também, a atual gestão da área, do contrato de adoção, da manutenção das redes elétricas, da iluminação pública, da drenagem e abastecimento de água, da manutenção dos postes de iluminação e câmeras de vigilância, do recolhimento de lixo ciliar, do transporte dos resíduos à destinação final e do manejo da vegetação ciliar e vegetação arbórea. Assim, neste tipo de parceria, o parceiro privado não participou da elaboração do projeto, apenas adotou o local após a conclusão da intervenção. Entretanto, a apuração sobre o processo de elaboração do projeto entre a prefeitura e um escritório externo contratado permitiu verificar a importância de o poder público conhecer as demandas da população e intervir para que fossem incluídas no projeto. Constatou-se que a contratação de um escritório externo à cidade tenderia a desfavorecer a inclusão de elementos que atendem a desejos da população local, caso não houvesse uma interlocução ativa com os gestores públicos da prefeitura municipal. Destaca-se, também, o CMDUA (Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, também chamado de “Conselho do Plano Diretor”) como canal de expressão e participação popular que permitiu a captação dessas demandas locais consideradas pelos gestores públicos, e também os estudos técnicos realizados previamente pela prefeitura com relação à orla.

Portanto, um processo de envolvimento por contratação do serviço de um escritório de arquitetura resultou em uma proposta de intervenção que contempla os desejos da população. Destaca-se que 8 dos 11 itens avaliados obtiveram avaliações positivas ou muito positivas, bem como a avaliação geral da área que foi muito positiva para os respondentes e positiva para os entrevistados. Adicionalmente, da área total do Trecho 1 da Orla (85.930 m²), 84.659 m², correspondente a 98,5% do espaço, são de livre acesso, sendo o restante referente aos bares e ao restaurante panorâmico. Esta ampla proporção de espaço livre permite o atendimento de muitos dos desejos expressados para a área.

Assim, considerando a gestão deste espaço, os dados desta pesquisa evidenciam aspectos que podem ser melhorados futuramente no local a partir de novos investimentos: a arborização e a disponibilidade de mais locais com sombra, a

adequada manutenção e ampliação dos equipamentos de recreação infantil e para exercícios físicos e os tipos de comércio de alimentação e bebidas, que poderia incluir quiosques, permitindo, assim, o retorno dos antigos comerciantes que já estavam tradicionalmente instalados no Trecho 1 da Orla. Ainda, a promoção de atividades artísticas e culturais, especialmente através da reativação da Usina do Gasômetro.

Referente ao **projeto para a área do Pontal do Estaleiro**, o parque público e as obras de acesso ao local contemplam parte dos desejos da população para o local (Tabela 4.101). Ainda, as diretrizes do poder público para a área do parque possibilitaram que o local também contemple parcialmente o desejo por um museu náutico, através da trilha interpretativa sobre a história do Estaleiro Só.

Tabela 4. 101.: Relação entre as propostas bem avaliadas e os desejos para a área do Pontal do Estaleiro

Itens do projeto e suas avaliações por entrevistados e respondentes	Desejos para a área do Pontal do Estaleiro que relacionam-se com estas propostas
- Parque público (R: 72,6% +; 15,3% -) (E: 89,7% +; 0% -)	- Área verde (R: 90,8%, 108 de 119) - Praça (R: 70,6%, 84 de 119; E: 16,1%, 5 de 31) - Pista para caminhada (R: 69,7%, 83 de 119) - Equipamentos de recreação para crianças (R: 48,7%, 58 de 119) - Museu náutico (R: 43,7%, 52 de 119) - Área de lazer (E: 22,6%, 7 de 31)
- Obras referentes ao acesso ao local (R: 54,8% +; 20% -) (E: 91,3% +; 0% -)	- Ciclovia (R: 73,9%, 88 de 119)

Nota: R = respondentes; E = entrevistados; + = avaliações positivas; - = avaliações negativas;

As principais justificativas para os itens avaliados positivamente revelam que a ampliação das opções de lazer ao ar livre na orla, que possibilitem acesso público, com opções de acessibilidade, e a ampliação de áreas verdes, são aspectos relevantes para este novo espaço a ser criado na área do Pontal do Estaleiro. Ainda, indicam que há uma percepção da necessidade de compensar os impactos causados pela construção do empreendimento como um todo.

Em relação a área do terreno de 48.761 m², verifica-se que a área aberta corresponde a 59,5% (29.000 m²). Contudo, devido ao tipo de processo adotado, o elemento mais bem avaliado (parque público, que ocupa os 29.000 m²) só é viabilizado em razão da realização do empreendimento, que também contém

shopping com 3 pavimentos (R: 6% +; 83,8% -) (E: 31% +; 41,4% -) e edifício comercial com 23 pavimentos de altura (R: 9,4% +; 77,8% -) (E: 46,7% +; 23,3% -) – propostas mal avaliadas e que vão de encontro ao desejado para o local pela clara maioria daqueles que participaram nesta pesquisa. Assim, verifica-se que tais avaliações negativas, principalmente em razão do desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre, da descaracterização da paisagem natural, do bloqueio da vista para o sol e o Guaíba e dos impactos ambientais causados pelo shopping, evidenciam que áreas livres, que preservem a paisagem natural e que não obstruam a vista dos elementos naturais são relevantes para a área do Pontal do Estaleiro.

Em relação ao estabelecimento da relação público-privada, esta deu-se em razão da destinação de área pública de terreno privado, em atendimento à definição em lei de regime urbanístico. Com isso, não houve uma seleção do parceiro privado, pois a empresa responsável por urbanizar a área do parque e destiná-lo como área pública é a empresa proprietária do terreno. Neste processo, a empresa encarregou-se da elaboração do projeto e urbanização do parque público e da realização de obras de compensação de impacto urbano. Enquanto isso, o poder público elaborou diretrizes de intervenção para a orla e realiza a análise e acompanhamento do projeto para a área pública do empreendimento. Assim, o projeto do parque foi desenvolvido pela empresa tendo como base diretrizes definidas pelo poder público municipal, que acompanha o processo através de várias equipes em secretarias distintas.

O projeto é avaliado, de maneira geral, como muito negativo pelos respondentes dos questionários e como negativo pelos entrevistados, além de duas das quatro propostas serem muito negativas. Desta forma, o tipo de envolvimento público-privado verificado neste caso resultou em propostas de intervenção que não tendem a atender aos desejos da população. Assim, tendo em vista que o empreendimento já está em construção, e que o projeto do parque já está em fase final de tramitação, os resultados das avaliações dos itens deste projeto podem auxiliar na elaboração de diretrizes e planos futuros, para outras áreas da orla, evitando que elementos mal avaliados sejam permitidos ou incentivados.

CAPÍTULO 5: CONCLUSÕES

5.1 INTRODUÇÃO

Este capítulo retoma o problema de pesquisa, os objetivos, e os métodos utilizados para coleta e análise dos dados. Na sequência, são apresentadas as principais conclusões a partir dos resultados obtidos e a importância do trabalho. Por fim, são expostas as limitações da pesquisa e sugestões para futuras investigações sobre o tema.

5.2 PROBLEMA DE PESQUISA, OBJETIVOS E MÉTODOS

Nesta pesquisa foram avaliadas propostas de intervenção urbana com diferentes tipos de envolvimento público e privado, a partir da abordagem perceptiva. A relevância do tema é evidenciada pelas crescentes possibilidades de cooperação público-privada no planejamento e na gestão das cidades brasileiras. Assim, os aprofundamentos teóricos respaldam a importância de investigar se e como a população das cidades pode ser beneficiada a partir destas cooperações. Ainda, considerando as características geográficas e históricas do Brasil e a onda de requalificações em áreas de orla em diversas cidades pelo mundo inclusive no Brasil, com o uso de parceria público-privada, esta pesquisa concentra-se em intervenções urbanas em áreas de orla.

Portanto, embora o envolvimento público e privado sobre intervenções urbanas já seja abordado em outros estudos (por exemplo: VAN MELIK, 2009; VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018; IVESON, 2012; LEE; HWANG, 2018), observa-se que não existem resultados conclusivos sobre como esses processos influenciam os espaços gerados e como tais espaços atendem aos desejos da população. Ainda, é necessário considerar que distintas formas de envolvimento público e privado são possíveis e, logo, que podem haver distintas implicações que devem ser analisadas. Nesse sentido, alguns autores apresentam propostas de tipificação, baseadas na distribuição de papéis e de riscos entre os setores público e privado (JAKAITIS; PALIULIS, 2013; MARTIN, 2016; HODGE; GREVE, 2010), porém não consideram adequadamente a particularidade das intervenções urbanas que, diferentes da prestação de serviços (de educação ou de saúde, por exemplo), se referem a

transformações diretamente na materialidade do espaço urbano. Adicionalmente, tais tipificações são propostas por autores que baseiam-se em realidades (históricas, culturais, legais e econômicas) distintas do Brasil, especialmente, de países norte americanos, europeus e a Austrália. Portanto, foi verificada a necessidade de aprofundar o conhecimento sobre diferentes tipos de envolvimento público e privado em intervenções urbanas na realidade brasileira, e suas implicações para a adequação dos tipos e características dos espaços incluídos nessas intervenções conforme a percepção das pessoas. Nesse sentido, a avaliação baseada na percepção dos usuários ou potenciais usuários é adotada por sua aptidão para verificar se o ambiente é capaz de atender as suas necessidades. Portanto, com base na revisão da literatura, definiu-se o objetivo geral de avaliar propostas de intervenção urbana com diferentes tipos de envolvimento público e privado, a partir da abordagem perceptiva. Ainda, os seguintes objetivos específicos foram definidos:

- 1: avaliar projeto (Cais Mauá) proposto a partir de envolvimento público-privado para planejamento conjunto com relação à criação ou requalificação de infraestruturas públicas, bairros, ou área delimitada da cidade;
- 2: avaliar projeto (Trecho 1 da Orla) relacionado a provisão de um espaço público pelo poder público através do processo de envolvimento por contratação;
- 3: avaliar projeto (Pontal do Estaleiro) com envolvimento público-privado para a provisão de novos espaços públicos a partir do planejamento e ação do setor privado.

Com base nos objetivos propostos, a cidade de Porto Alegre foi escolhida como local de estudo, onde foram selecionados os três casos com distintos envolvimento dos setores público e privado nas intervenções urbanas na orla da cidade: o Cais Mauá, o Trecho 1 da Orla e o Pontal do Estaleiro. Na sequência, foram utilizados múltiplos métodos de coleta de dados, envolvendo levantamento de arquivo e trabalho de campo. O trabalho de campo incluiu a aplicação de questionários via internet (disponibilizados no programa *LimeSurvey*), a realização de entrevistas nos três locais de estudo, e observações de comportamento no Trecho 1 da Orla. Os dados provenientes dos questionários foram analisados através de frequências e do teste estatístico Kendall W. Já as entrevistas foram transcritas e analisadas através de frequências e significados dos aspectos mencionados.

5.3 PRINCIPAIS CONCLUSÕES A PARTIR DOS RESULTADOS OBTIDOS

A análise dos resultados permitiu elaborar considerações e conclusões referentes às implicações dos processos, caracterizados por distintos tipos de envolvimento dos setores público e privado, para os três projetos de intervenção urbana.

O projeto proposto a partir de um envolvimento conjunto entre o Governo do Estado do RS e o Consórcio Cais Mauá do Brasil, resultou em projeto para o Cais Mauá que tende a não atender aos desejos da população. Desta forma, a avaliação a partir da percepção das pessoas confirma prognósticos de outros estudos que abordam este projeto para o Cais Mauá, afirmando que este seria divergente do desejado pela opinião pública local (AGUIAR; CUSTÓDIO, 2016; CONTASSOT; MORAES, 2015). Assim, este projeto compõe-se de elementos que são percebidos pelos participantes desta pesquisa como aspectos que descaracterizam o patrimônio histórico e cultural da área e servem à exploração comercial pelo parceiro privado, contribuindo para a avaliação negativa do projeto, nomeadamente: o uso dos armazéns para comércios - lojas de decoração e serviços e para realização de eventos; o uso do prédio do DEPREC como hotel; o estacionamento; os 3 edifícios de até 100m de altura e o shopping center. Estes resultados confirmam aqueles revelados em outros estudos sobre o fato desses elementos no Cais Mauá não serem desejados pela população (ANTOCHEVIZ; REIS; LIMBERGER, 2017; VIEIRA, 2012).

Contudo, este projeto para o Cais Mauá também engloba algumas propostas que são avaliadas de forma positiva e que deveriam, portanto, ser priorizadas em projetos futuros: uso dos armazéns para atividades de cultura e arte popular, restauração da praça no setor docas, restauração e iluminação dos guindastes, instalação de praças nos espaços abertos, restauração do edifício nas docas para uso como centro de eventos, uso dos armazéns para terminal hidroviário e para praça de alimentação, e uso do Cais Mauá para instalações temporárias (tais como estruturas para eventos esportivos, circos, parques de diversão e feiras orgânicas). Ainda, as justificativas apresentadas pelos poucos participantes da pesquisa que avaliaram positivamente o projeto em geral estão relacionadas à manutenção do patrimônio histórico e cultural, à maior facilidade para acessar as paisagens naturais da orla e à existência de uma proposta que torna o espaço ativo e permite que a

população utilize o Cais. Isto indica que a população deseja uma intervenção urbana no Cais, mas que ela seja orientada para a requalificação das edificações existentes, inserindo atividades que permitam e que incentivem o seu uso público.

Desta forma, a partir dos dados coletados, verificou-se que o desejável para a área seriam usos públicos nas edificações existentes (armazéns e prédio do DEPREC), tal como apontado em outro estudo (ANTOCHEVIZ; REIS; LIMBERGER, 2017). Assim, mais especificamente, verificou-se que seria importante que tais usos envolvessem, principalmente, atividades artísticas e culturais, a disponibilização de espaços para lazer ao ar livre e usos que permitam melhor acessar e usufruir do Cais Mauá, tais como opções de alimentação e terminal para barcos de transporte/turismo. Ainda, verifica-se que os resultados da pesquisa corroboram as críticas que haviam sido apresentadas previamente ao projeto, por delegados da Região de Planejamento 1 (FOGLIATTO, 2016) e pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-RS) (MASCARENHAS, 2017), referindo-se aos impactos à paisagem urbana, à identidade da cidade, e aos usos serem quase integralmente voltados ao comércio, com pouco espaço, por exemplo, para equipamentos culturais.

Assim, semelhante ao identificado em outro estudo que, demonstrando um projeto de arena esportiva implementada na Lituânia, trata deste tipo de envolvimento público-privado, com planejamento conjunto com relação à criação de infraestruturas públicas, o projeto de intervenção urbana oriundo deste processo não estabelece uma relação adequada com o patrimônio natural e cultural do local (JAKAITIS; PALIULIS, 2013), tal como pode ser constatado no caso do uso deste mesmo tipo de processo para o projeto do Cais Mauá. Ainda, verifica-se a priorização da otimização econômica em detrimento de objetivos sociais, conforme já apontado em outra pesquisa no Canadá, em que a busca pela redução de custos na provisão de novas infraestruturas públicas, a partir do envolvimento privado, tende a se sobrepôr à busca pela qualidade de tais infraestruturas (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018). Nesse sentido, semelhante ao sugerido por outra pesquisa no Havaí, em que uma área de orla teria sido requalificada visando ressignificar aspectos históricos do local com fins comerciais (GOSS, 1996) verificou-se a percepção por parte dos participantes de que propostas do projeto estariam voltadas a atrair e agradar um público determinado, com alto poder aquisitivo. Entretanto, tal como em outro estudo, realizado na Coreia do Sul, sobre grandes complexos público-privados para

entretenimento urbano (LEE; HWANG 2018) a implantação do projeto no Cais Mauá permitiria a conservação de edifícios históricos existentes. Por sua vez, quanto ao cumprimento de cronograma e orçamento pré-definidos, diferentemente do apontado por outros autores em um estudo no Canadá, de que parcerias com o setor privado implicaram em uma melhora desses procedimentos (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018), isso não foi verificado no caso do Cais Mauá, uma vez que o contrato foi rompido após 10 anos de descumprimento de cláusulas por parte do consórcio de empresas.

Por sua vez, os resultados evidenciam que, entre os três tipos de envolvimento público-privado em intervenções urbanas avaliados nesta pesquisa, aquele que melhor contemplou os desejos da população foi o implementado no Trecho 1 da Orla do Guaíba, cujo projeto foi desenvolvido em um processo de contratação pela Prefeitura. Neste projeto, em que 98,5% do espaço se constitui de área aberta de livre acesso, 8 dos 11 itens avaliados obtiveram avaliações positivas ou muito positivas: a ciclovia, os equipamentos de recreação infantil, os equipamentos para contemplação (mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba), as arquibancadas, as quadras esportivas, a academia ao ar livre, a iluminação e o ancoradouro para barcos de passeios turísticos. Além disso, a avaliação geral da área foi muito positiva para os respondentes e positiva para os entrevistados. Por outro lado, em relação aos aspectos menos aprovados pelos participantes da pesquisa, os bares e o restaurante panorâmico não são avaliados negativamente em razão da sua existência ou características, mas devido a um aspecto de gestão, especificamente, pelos preços serem considerados altos. Neste caso, a disponibilidade de áreas para vendedores ambulantes e quiosques possibilitaria a oferta de comida e bebida a preços mais baixos. Ainda, a insuficiência de vegetação e áreas com sombra foi apontada como o principal aspecto que precisa ser melhorado no local para amenizar a sensação de calor nos dias quentes e possibilitar o maior uso do local em horários com sol no verão. Nesse sentido, verifica-se que este aspecto coincide com críticas sobre o corte de árvores e de mata ciliar, realizadas na apresentação do projeto em audiência pública na Câmara de Vereadores de Porto Alegre, em 2013 (MATOS, 2013; OLIVEIRA, 2013). Adicionalmente, os resultados do presente estudo confirmam parte daqueles apresentados pela Prefeitura, referente à pesquisa realizada pelo IFRS (Instituto Federal do Rio Grande do Sul) em 2018, sobre a

satisfação com a Infraestrutura do Trecho 1 da Orla. Nesse sentido, corrobora-se que a requalificação permite que os usuários consigam praticar diversas atividades no Trecho 1 da Orla, a partir da requalificação (SMAMS, 2019), tais como contemplação, esportes e lazer em família. Além disso, as demandas dos frequentadores do Trecho 1 por mais atividades de música, teatro e dança identificadas pela pesquisa do IFRS (SMAMS, 2019) coincidem com os desejos identificados na presente pesquisa, referentes à ofertas de atividades artísticas e culturais, sobretudo no edifício da Usina do Gasômetro. Contudo, as principais insatisfações identificadas não corroboram aquelas apontadas pela pesquisa do IFRS, a qual identificou demandas por mais restaurantes, banheiros e estacionamentos (SMAMS, 2019), enquanto os resultados desta pesquisa apontam para a necessidade de incremento nos seguintes aspectos: áreas sombreadas, bancos para sentar, e mais equipamentos de recreação para crianças em áreas próximas à Usina do Gasômetro. Portanto, os resultados das avaliações para esta área revelam a importância dos seguintes aspectos no contexto da orla da cidade e que foram atendidos por este projeto: a disponibilização de espaços para a prática de atividades físicas sem custo, de atividades culturais, de espaços para sentar, de equipamentos de lazer específicos para crianças e de equipamentos que permitam contemplar e se aproximar do Guaíba.

Apesar de existirem espaços com serviços pagos inseridos no local público (os bares e o restaurante), não foi apontada pelos participantes da pesquisa algum tipo de segregação no local, contrariando o sugerido em outro estudo sobre a administração privada de espaço provido pelo poder público em Mossoró-RN (COSTA, 2010). Ainda, como os recursos para a execução do projeto e das obras não foram provenientes de um parceiro privado, mas sim de recursos obtidos pela prefeitura com a Corporação Andina de Fomento (CAF), evitou-se uma dependência por parte do poder público ao setor privado, assim, não coincidindo com o identificado em outro estudo, em que as empresas investidoras adquiriram maior poder de controlar as atividades no espaço em que administram (CORREIA; COLARES; SARAIVA, 2017).

Já, no que diz respeito ao projeto para o Pontal do Estaleiro, cuja área destinada ao parque público corresponde a 59,5% da área do terreno, verifica-se que a ampliação das opções de lazer ao ar livre na orla, com acesso público, áreas verdes e opções

de acessibilidade, são aspectos relevantes deste projeto para os participantes da pesquisa. Contudo, no restante do terreno (19.761 m² de área ocupada – 40,5% –, referente à parte de propriedade privada) é proposto um shopping com 3 pavimentos e um edifício comercial de 23 pavimentos. Neste sentido, os dados da pesquisa evidenciam que estas duas propostas tornam o projeto incompatível com o desejado para o local. O desfavorecimento do uso dos espaços da orla para atividades ao ar livre, a descaracterização da paisagem natural, além do bloqueio da vista para o sol e o Guaíba e dos impactos ambientais causados pelo empreendimento são aspectos negativos percebidos pelos respondentes e pelos entrevistados. Por outro lado, áreas verdes e livres, que preservassem a paisagem natural, sem obstrução da vista dos elementos naturais, que permitissem lazer ao ar livre em família e a prática de atividades físicas são os desejos mais relevantes para a área do Pontal do Estaleiro. Assim, considerando que neste tipo de envolvimento público-privado a elaboração do projeto do parque é responsabilidade da empresa (que também projeta o empreendimento privado), o parque a ser urbanizado no local atende a estes desejos, mas a existência do shopping e do edifício prejudicam a percepção da orla da cidade como uma área pública e o uso desta área pela população. Além disso, abre o precedente para a existência de outras edificações similares na orla da cidade, o que não é o desejado, pelo menos, por aqueles que participaram desta pesquisa. Assim, embora haja um entendimento por parte dos gestores públicos do potencial benefício do parque em agregar valor ao empreendimento, não parece ter sido considerado como a inclusão das edificações (shopping e edifício) pode afetar o uso do parque público pelas pessoas. Ainda, fica evidenciada a importância dos gestores públicos do município, tanto no âmbito executivo quanto legislativo, conhecerem e aplicarem os instrumentos legais existentes em favor da população, considerando que o direito de preempção poderia ter sido utilizado para a aquisição do terreno pelo poder público e, com isso, a área poderia ser destinada a outros projetos que melhor atendessem aos desejos da população, como a criação de mais espaços públicos de lazer e áreas verdes.

Confirmando o apontado por outro estudo em que a cooperação com o setor privado em cidades nos Estados Unidos gera novos espaços públicos em troca de benefícios construtivos (LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993), este projeto no Pontal do Estaleiro irá aumentar a quantidade de espaço público disponível na

cidade, ao proporcionar um novo parque em área que antes estava inacessível ao público. Entretanto, outros aspectos apontados pela literatura relacionada a este tipo de envolvimento público-privado em intervenções urbanas não puderam ser verificados em função da execução do projeto ainda não ter sido finalizada. Assim, os indícios na literatura sobre um apelo a uma determinada classe social para o uso desses espaços gerados a partir da ação do setor privado (DIRSUWEIT, 2009; LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993), da limitação do acesso a públicos indesejados (LOUKAITOU-SIDERIS; BANERJEE, 1993) e do prejuízo do fomento à interação entre públicos distintos (DIRSUWEIT, 2009) poderão ser confirmados ou refutados apenas quando o projeto estiver concluído e aberto ao uso pela população.

Portanto os dados deste estudo agregam ao conhecimento existente ao demonstrar as limitações ao atendimento dos desejos da população a partir do envolvimento privado nos projetos de intervenção urbana do tipo 1, em que os setores público e privado participam das decisões sobre o projeto, e nos envoltimentos do tipo 3, em que o projeto de um novo espaço é elaborado pelo setor privado. Desta forma, no caso analisado sobre o Cais Mauá, as principais fragilidades deste processo que se refletem sobre os aspectos mal avaliados no projeto são: o uso do procedimento de manifestação de interesse para formular a base do edital e da proposta de intervenção para a área, e o uso do critério de maior valor de arrendamento como critério de seleção da proposta de intervenção, ao invés de adotar um critério baseado na capacidade do projeto de contemplar as demandas da população. Nesse sentido, não houve nenhuma especificação na solicitação para manifestação de interesse que os estudos apresentados deveriam basear-se em pesquisas de demanda com a população. Ainda, a presente pesquisa também contribui para subsidiar a elaboração de futuros projetos para a área do Cais Mauá ao identificar quais seriam aspectos desejáveis e indesejáveis pelos potenciais usuários deste espaço. Adicionalmente, no caso referente ao Pontal do Estaleiro, verificou-se a importância da atuação do poder público voltado para o atendimento dos desejos e necessidades dos cidadãos tanto no âmbito executivo, no acompanhamento destes projetos, mas, principalmente, no âmbito legislativo. Desta forma, considerando que todo o processo do Pontal do Estaleiro se baseou na lei de regime urbanístico existente para a área do terreno do Pontal, destaca-se a relevância da legislação na

definição das bases para tais intervenções. Assim, reforça-se a necessidade da consideração das demandas da população para as diferentes áreas da cidade como embasamento para as legislações urbanísticas que incidem sobre áreas públicas e privadas, pois observa-se que nem sempre tais demandas são levadas em conta. Além disso, os resultados referentes à avaliação deste projeto para o Pontal do Estaleiro podem subsidiar a elaboração de diretrizes e planos futuros para outras áreas adjacentes, evitando que novos shoppings e edifícios comerciais de dimensões semelhantes sejam permitidos ou incentivados na orla da cidade.

Comparando os resultados dos três casos, o projeto originado de um processo coordenado pelo poder público, sem o envolvimento de empresas que fariam exploração comercial no local, foi efetivo no atendimento aos desejos da população, enquanto nos outros dois projetos houve envolvimento das empresas que fariam investimentos no local. Apesar de os outros dois projetos avaliados terem apresentado algumas propostas positivas, o projeto implementado no Trecho 1 da Orla foi o mais efetivo. Com isso, verifica-se que os projetos elaborados pelas empresas envolvidas no caso do Cais Mauá e do Pontal do Estaleiro apresentam limitações para o atendimento do interesse público. Logo, os resultados apontam que os processos pelos quais os espaços são concebidos tem influência sobre os tipos e características dos espaços originados. Tal consideração vai ao encontro do que apontam outros autores, ao afirmar que o envolvimento público-privado empodera os financiadores das intervenções (VAN DEN HURK; SIEMIATYCKI, 2018) que tendem a priorizar seus interesses econômicos ao invés de buscar atender aos desejos da população local. Assim, ratifica-se a importância do planejamento urbano considerar que os principais beneficiários das ações devem ser os usuários dos espaços urbanos e que, portanto, os projetos dos ambientes devem basear-se nas suas percepções (REIS; LAY, 2006).

Desta forma, a presente pesquisa ainda contribui para o conhecimento sobre o tema ao evidenciar que um processo coordenado e acompanhado pelo poder público local tem alto potencial de contemplar as necessidades da população, quando os envolvidos dedicam-se em responder ao interesse público. Assim, destaca-se o uso de estudos técnicos elaborados pelos gestores públicos (GT Orla) como base para o projeto a ser elaborado pelo escritório contratado, e o uso de demandas recebidas através de Conselho Municipal, Orçamento Participativo e audiência pública para

modificações posteriores. Ainda, apesar de não ter sido avaliada nesta pesquisa, a adoção do local por um parceiro privado após a execução do projeto para o Trecho 1 da Orla parece ser uma forma de contribuir para a manutenção do espaço sem que um parceiro privado diretamente interessado em investir no local tenha participação na elaboração do projeto. Adicionalmente, destaca-se a existência de espaços de propriedade pública para usos comerciais (bares e restaurante) no Trecho 1, os quais são alugados por permissionários, e com isso contribuem para a geração de recursos para reinvestimento no espaço público. Em outros modelos de envolvimento público-privado em que a propriedade dos espaços comerciais é privada, a exploração de tais espaços se reflete em ganhos para as empresas e estas, geralmente, não tem obrigação de reinvesti-los em bens públicos. Além disso, ao identificar os principais aspectos positivos e negativos do Trecho 1 da Orla, a presente pesquisa contribui para subsidiar futuras intervenções em outras partes da orla, como por exemplo, o Trecho 2, cujo destino ainda permanece indefinido.

Portanto, observa-se que elementos semelhantes dos projetos para as áreas do Cais Mauá e do Pontal do Estaleiro, nomeadamente, os edifícios de alturas elevadas (entre 50m e 100m e, aproximadamente, 84m, respectivamente) e os shoppings (ocupando áreas de aproximadamente 35 mil m² e 19.761 mil m², respectivamente) foram avaliados de forma muito negativa, indicando que este tipo de edificação e de uso não são desejáveis para a orla de Porto Alegre. Destaca-se que tais alturas superam o máximo permitido para as demais áreas no Plano Diretor de Porto Alegre e que o tamanho dos shoppings os classifica como projetos especiais de impacto urbano. Desta maneira, há a necessidade que as áreas que recebem regimes urbanísticos de exceção à regra geral da cidade não desconsiderem parâmetros já estabelecidos em legislações em vigor, salvo quando os parâmetros pré-existentes não forem mais adequados ao interesse da população. Assim, o critério para a mudança na regra deveria ser para um melhor atendimento dos desejos da população, e não para maior benefício exclusivo de interesses particulares.

Por outro lado, os elementos semelhantes referentes a espaços abertos de uso público nos três projetos, nomeadamente, as praças no Cais Mauá, o Trecho 1 da Orla como um todo (que constitui-se como um parque) e o parque público no Pontal do Estaleiro foram avaliados positivamente. Portanto, estes resultados destacam a

preferência por uma orla com predominância de espaços livres e sem descaracterização da paisagem natural.

Concluindo, a pesquisa evidencia, além da relevância das vistas para a orla, a importância das áreas de orla nas cidades por proporcionar contato de seus usuários com áreas abertas para lazer, de livre acesso, com espaços adequados para sentar, socializar e contemplar, com equipamentos de recreação infantil e com elementos naturais. Adicionalmente, os resultados evidenciam, a partir da avaliação do Trecho 1 da Orla, que oferecer um espaço totalmente aberto, com atividades esportivas, área de lazer infantil e espaços para contemplação na orla é possível, inclusive com lugares que geram receita (bares e restaurantes) e que dão suporte ao uso público. Ainda, em consonância com estes resultados, o uso destas áreas de orla poderá ser incrementado com atividades aquáticas esportivas e de recreação a partir do momento em que o Guaíba for próprio para banho.

5.4 LIMITAÇÕES DA PESQUISA

Devido às recomendações de distanciamento social decretadas pela Prefeitura de Porto Alegre em razão da epidemia desde março de 2020, o questionário não foi divulgado presencialmente nos locais, conforme previa o planejamento inicial para a presente pesquisa. Assim, o convite para participação no questionário foi divulgado apenas através da internet, de forma que, possivelmente, alguns grupos sociais não tiveram acesso ao questionário.

Os 3 tipos de envolvimento público e privado avaliados nesta pesquisa estão em diferentes etapas de execução. Assim, embora exista sintonia entre as avaliações positivas dos três casos, o fato das avaliações de vários aspectos de dois projetos estarem baseadas apenas nas imagens destes projetos pode gerar alguma diferença em relação a avaliações feitas com base no uso das áreas uma vez que os projetos estivessem executados e abertos ao público. Contudo, é justamente no momento anterior a efetivação destas intervenções que ocorrem (ou deveriam ocorrer) os processos participativos e de inclusão das demandas da sociedade. Isto é, é com base em informações geradas pelas simulações que as pessoas geralmente tomam suas decisões, tanto os envolvidos com as decisões sobre os projetos quanto os futuros usuários dos espaços projetados. Adicionalmente,

existem diferenças quanto as 3 áreas correspondentes aos 3 projetos avaliados: o Cais Mauá é um local que já existe, sendo conhecido pela população em situação anterior à existência do projeto, e envolve um patrimônio ligado à história da cidade; o Trecho 1 da Orla, semelhantemente, também era conhecido pela população antes da execução do projeto, mas o projeto avaliado já se encontra disponível para uso pela população, e o Pontal do Estaleiro, por sua vez, se refere a uma área que não era amplamente conhecida pela população, devido ao seu uso por uma empresa (Estaleiro Só).

Ainda, a indisponibilidade das empresas (envolvidas na elaboração do projeto para o Cais Mauá e para o Pontal do Estaleiro) em participar da pesquisa fez com que não fosse possível obter informações sobre suas percepções acerca dos processos e das informações que basearam a elaboração dos projetos.

5.5 IMPORTÂNCIA DOS RESULTADOS E SUGESTÕES PARA FUTURAS INVESTIGAÇÕES

Espera-se que os resultados dessa investigação sirvam para incrementar as discussões acerca dos efeitos do envolvimento do setor privado nas decisões sobre espaços de uso público. Além disso, as considerações dessa investigação podem contribuir para o planejamento e a tomada de decisão de gestores públicos, principalmente por apontar conexões entre uma maior dependência dos recursos do setor privado e piores avaliações para os projetos. Adicionalmente, o estudo mostra uma tipologia para classificação de intervenções urbanas que envolvem os setores público e privado, a qual serviu aos objetivos investigados e pode servir a outras pesquisas.

Além disso, baseado nos resultados obtidos nesta pesquisa, depreende-se uma necessidade de maior divulgação das informações sobre os projetos de intervenção urbana, de forma a dar ferramentas para que a população conheça mais sobre o que está sendo proposto. Nesse sentido, além dos canais de captação de demandas e da inclusão destas demandas nos projetos, é necessário que os cidadãos tenham conhecimento sobre as propostas para a cidade. Ainda, é importante que estas informações sejam disponibilizadas antes das tomadas de decisões sobre as propostas de intervenção urbana, para que possam ser consideradas nessas

propostas. Após as decisões tomadas, o debate público fica restrito à aprovação ou rejeição de um projeto já definido e à possibilidade de pequenos ajustes. Assim, a metodologia aplicada na presente pesquisa reforça a possibilidade de captar as aspirações das pessoas com relação aos espaços urbanos, bem como suas percepções a respeito de propostas para tais espaços. Desta forma, tal procedimento pode ser utilizado como subsídio para consultas públicas antes da elaboração de projetos cujos impactos sejam de interesse coletivo.

Como sugestões para futuras investigações está a avaliação da área do Pontal do Estaleiro com o projeto finalizado, de forma a verificar diferenças e semelhanças nos resultados obtidos através da avaliação do projeto por meio de imagens e através da avaliação do projeto executado e em uso. Adicionalmente, outras pesquisas com usuários do Trecho 1 da Orla poderão avaliar a qualidade da manutenção do local a partir da sua adoção e/ou de outros modelos utilizados para a manutenção da área.

Além disso, pesquisas futuras poderão se ater ao aprofundamento de questões específicas que emergiram a partir da percepção dos usuários ao longo deste trabalho, como por exemplo o conforto térmico, os equipamentos de lazer para crianças, a preservação do patrimônio e a preservação de elementos naturais, em áreas de orla.

Concluindo, os resultados apresentados possibilitam o avanço no conhecimento acerca de intervenções urbanas que envolvem diferentes níveis e tipos de participação do poder público e do setor privado, tanto pelas dificuldades e possibilidades oferecidas pela realização destes processos, como pela percepção das pessoas acerca de intervenções em áreas de orla da cidade. Ainda, as percepções em relação aos elementos que integram os projetos contribuem para o apoio às decisões envolvendo futuras intervenções urbanas a serem desenvolvidas na orla de Porto Alegre. Desta forma, a consideração dos resultados aqui apresentados pode auxiliar nas decisões do poder público local sobre o planejamento de intervenções nos espaços da orla da cidade, tanto no tocante à caracterização dos processos de tais intervenções urbanas, quanto às diretrizes para os projetos, visando, primeiramente, o atendimento das necessidades da população usuária de tais espaços.

REFERÊNCIAS

- AGAPAN - Associação Gaúcha de Proteção ao Ambiente Natural. **Projeto Pontal do Estaleiro reflete atraso ecológico de Porto Alegre**. 03 jul. 2009. Acesso em: <<http://www.agapan.org.br/2009/07/projeto-pontal-do-estaleiro-reflete.html>>. Acesso em: 10 abr. 2020.
- AGUIAR, Marlise S., CUSTODIO, Jacqueline. Construções normativas e morfologia urbana nas paisagen público-privadas: o Cais Mauá em Porto Alegre e o Porto Maravilha no Rio de Janeiro. In: **Anais do IV Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - ENANPARQ**. Porto Alegre – RS, 2016.
- ALFONSIN, Betânia de M. Em Porto Alegre, o avanço da iniciativa privada sobre patrimônio público atinge até praças e parques. **Justificando** [on line]. Questões Urbanas. 17 abr. 2019. Disponível em: <<http://www.justificando.com/2019/04/17/em-porto-alegre-o-avanco-da-iniciativa-privada-sobre-patrimonio-publico-atinge-ate-pracas-e-parques/>>. Acesso em: 24 mai. 2019.
- ALFONSIN, Betânia de M. et al. A derrota do direito à cidade: efeitos da Lei 13.465/17 na política urbana brasileira. In: **Anais do Congresso Observatório das Metrôpoles Vinte Anos**. Rio de Janeiro – RJ, 2018.
- ANTOCHEVIZ, Fabiana. B.; REIS, Antônio. T. da L.; LIMBERGER, Lucienne. R. L. Cais Mauá: percepção dos usuários da cidade, diretrizes e o projeto de revitalização para a área. **Ambiente Construído**, Porto Alegre, v. 17, n. 3, p. 199-218, abr./jun. 2017.
- APPLEYARD, Donald. The environment as a social symbol. **Ekistics**, Vol. 46, No. 278, set./out. 1979, pp. 272-281.
- ARRAIS, Juliana; MEDEIROS, Valério. Urban configuration and public spaces vitality in the old centre of Goiânia (Brazil). In: **Proceedings of 11th International Space Syntax Symposium**. Lisboa–Portugal. 2017. p. 623-632.
- BARBOSA, Marcel S. **Espaço em disputa: cenários e visões da requalificação do Cais Mauá**. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.
- BARROS, Ana Maria F. B.; CARVALHO, Celso S.; MONTANDON, Daniel T. O Estatuto da Cidade comentado (Lei Nº 10. 257 de 10 de julho de 2001). In: CARVALHO, Celso S.; ROSSBACH, Ana Claudia (org.). **O Estatuto da cidade comentado**. São Paulo: Ministério das Cidades; Aliança das Cidades, 2010.
- BENTLEY, Ian et al. **Responsive environments: a manual for designers**. Oxford: Architectural Press, 1985.
- BESSA, Altamiro. S. M. et al. Políticas Urbanas para o Turismo e suas conseqüências nas paisagens e culturas locais: O caso recente do Rio de Janeiro

(RJ). In: 9º Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo no Brasil, 2008, Curitiba. **Anais do 9º Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo no Brasil**, 2008. v. 1.

BONOMO, Soliane. Perspectivas atuais da gestão local face à emergência do empreendedorismo urbano. **URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, 2012, 4.2, pp.169-183.

BOYER, Eric J.; VAN SLYKE, David M. Citizen attitudes towards public-private partnerships. **American Review of Public Administration**, 2018, pp. 1-16.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 03 jun. 2020.

BRASIL. Decreto Nº 8.428 de 02 de abril de 2015. Dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse a ser observado na apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela administração pública. **Diário Oficial da União**, Atos do Poder Legislativo. Brasília, DF, 02 de abr. 2015. P. 1. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8428.htm>. Acesso em: 16 abr. 2019.

BRASIL. Lei Nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 14 fev. 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm>. Acesso em: 16 abr. 2019.

BRASIL. Lei Nº 8.666 de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 22 jun. 1996. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8666cons.htm>. Acesso em: 11 set. 2019.

BRASIL. Lei Nº 10.257, de 10 julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Atos do Poder Legislativo, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Seção 1, p. 1. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 07 ago. 2018.

BRASIL. Lei Nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. **Diário Oficial da União**, Atos do Poder Legislativo, Brasília, DF, 31 dez. 2004. Seção 1, p. 6. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L11079.htm>. Acesso em: 15 abr. 2019.

BUENOS AIRES CIUDAD. **Puerto Madero**. Disponível em: <<https://turismo.buenosaires.gob.ar/br/recorrido/puerto-madero>>. Acesso em 02 abr. 2020.

BUGS, Geisa; REIS, Antônio T. L. Avaliação da participação popular na elaboração de planos de habitação de interesse social no Rio Grande do Sul. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 2014, n.6, v.2: 249-262.

BUGS, Geisa. **Tecnologias da informação e comunicação, sistemas de informação geográfica e a participação pública no planejamento urbano**. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.

CAIS MAUÁ. **Site oficial do Consórcio Viva Cais Mauá**. 2019. Disponível em: <<http://vivacaismaua.com.br/>>. Acesso em: 15 abr. 2019.

CAIS MAUÁ OFICIAL. **Avaliações**. Porto Alegre. Facebook: caismauaoficial. Disponível em: <https://www.facebook.com/caismauaoficial/reviews/?ref=page_internal>. Acesso em: 03 jun. 2020.

CAIS MAUÁ; ENGENHARIA E MEIO AMBIENTE. **Estudo de Impacto Ambiental (EIA). Revitalização do Cais Mauá**. Volume 1. Junho, 2015. Disponível em: <http://vivacaismaua.com.br/wp-content/uploads/2015/07/EIA_VOLUME1.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2019.

CAMARAPOA – Câmara Municipal de Porto Alegre. Aprovada a concessão de praças e parques à iniciativa privada. Porto Alegre, 10 abr. 2019. Disponível em: <<http://www.camarapoa.rs.gov.br/noticias/aprovada-a-concessao-de-pracas-e-parques-a-iniciativa-privada>>. Acesso em: 15 abr. 2019.

CAMARAPOA – Câmara Municipal de Porto Alegre. Projeto de revitalização da orla é apresentado e criticado. Porto Alegre, 14 out. 2013. Disponível em: <http://www2.camarapoa.rs.gov.br/default.php?reg=20509&p_secao=56&di=2013-10-14>. Acesso em: 24 jul. 2020.

CAPELLA, A. C. N. Perspectivas teóricas sobre o processo de formulação de políticas públicas. **Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais**, São Paulo, n. 61, p. 25-52, 2006.

CARMONA, Matthew, et al. **Public places - Urban spaces**. Oxford: Architectural Press, 2007.

CARVALHO, Inaiá; CORSO-PEREIRA, Gilberto. A cidade como negócio. **EURE** (Santiago), 2013, 39.118: 5-26.

CASULA, Mattia. Quem governa na governança (local)? Reflexões teóricas e evidências empíricas. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, n. 51(6). Pp. 1122-1138, nov. - dez. 2017.

CONSELHO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL - CMDUA. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. **Ata de reunião do CMDUA, Nº 2696**. Porto Alegre, 2016a. 5 p.

CONSELHO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL - CMDUA. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. **Ata de reunião do CMDUA, Nº 2698**. Porto Alegre, 2016b. 5 p.

CONSELHO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL - CMDUA. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. **Ata de reunião do CMDUA, Nº 2700**. Porto Alegre, 2016a. 5 p.

CONSELHO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL - CMDUA. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. **Ata de reunião do CMDUA, Nº2701**. Porto Alegre, 2016b. 5 p.

CONTASSOT, Pedro T. P.; MORAES, Meriene S. Polêmicas sobre a revitalização do Cais Mauá, Porto Alegre: apontamentos recentes. **Anais do Seminário de Estudos Urbanos e Regionais**. 2015. Pp. 167-180.

CONVOCA.PE (Lima) (Ed.). **Espacios públicos de Lima entregados a empresas equivalen a 79 campos de fútbol**. 08 mai. 2019. Disponível em: <<http://ciudadenconcesion.convoca.pe/el-espacio-publico-entregado-a-empresas.html>>. Acesso em: 27 set. 2019.

CORREIA, Gabriel F. A.; COLARES, André F. V.; SARAIVA, Luiz A. S. Onde termina o público e começa o privado? Análise da privatização da cultura na Praça da Liberdade em Belo Horizonte. **Acta Scientiarum**. Human and Social Sciences, 2017, 39.02: 109-120.

COSTA, Jean H. Parceria público-privada na gestão municipal do lazer: encontros e desencontros na “Praça da Criança” na cidade de Mossoró/RN. **Revista Espaço Acadêmico**, 2010, 10.112: 88-98.

COY, Martin. A interação rio-cidade e a revitalização urbana: experiências europeias e perspectivas para a América Latina. **Confins**. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasileira de geografia, 2013, n. 18.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 2015.

DEL RIO, Vicente. Cidade da mente, cidade real – percepção e revitalização da área portuária do RJ. DEL RIO, Vicente; DE OLIVEIRA, Livia (orgs.). **Percepção ambiental: a experiência brasileira**. Studio Nobel, 1999, pp. 3-22.

DEL RIO, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. Arqtextos, São Paulo, ano 02, n. 015.06, **Vitruvius**, ago. 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/02.015/859>>. Acesso em: 15 mai. 2019.

DIDIER, Sophie; PEYROUX, Elisabeth; MORANGE, Marianne. The spreading of the city improvement district model in Johannesburg and Cape Town: urban regeneration and the neoliberal agenda in South Africa. **International Journal of Urban and Regional Research**, 2012, V.36.5, pp. 915-935.

DIRSUWEIT, Teresa. New Urbanism, Public Space and Spatial Justice in Johannesburg: The Case of 44 Stanley Ave. In: **Annales de géographie**. Armand Colin, 2009. pp. 76-93.

DOPA – **Diário Oficial de Porto Alegre**. Edição de 20 de dezembro de 2011. Porto Alegre. Ano XVI, Nº 4162. Edtais, p. 36.

DOPA – **Diário Oficial de Porto Alegre**. Edição de 5 de setembro de 2014. Porto Alegre. Ano XIX, Nº 4836. Editais, p. 12.

ESTAÇÃO DAS DOCAS (Pará). Governo do Estado do Pará. Disponível em: <<http://www.estacaodasdocas.com/a-estacao/>>. Acesso em 02 abr. 2020.

FAGUNDES, Júlia R. Projetos especiais em Porto Alegre: reflexões sobre a prática da exceção. In: **Anais do Congresso Observatório das Metrôpoles Vinte Anos**. Rio de Janeiro – RJ, 2018.

FERREIRA, João S.W. São Paulo: cidade da intolerância, ou o urbanismo “à brasileira”. **Estudos Avançados**. V. 25 N. 71. São Paulo, p. 73-88, 2011.

FIGUEIREDO, Caroline A. **Interfaces térreas entre edificações e espaços abertos públicos**: efeitos para estética, uso e percepção de segurança urbana. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018.

FIGUEIREDO, Caroline A.; ANTOCHEVIZ, Fabiana B.; REIS Antônio T. L. Avaliação estética de interfaces térreas em cidade litorânea. **Arquisur Revista**, ano 8, Nº 14, 2018. Pp. 18-31.

FIX, Mariana. A “fórmula mágica” da parceria público-privada: Operações Urbanas em São Paulo. **Urbanismo**: dossiê São Paulo-Rio de Janeiro. Campinas, PUCAMP/PROURB, 2004, pp. 185-198.

FOGLIATTO, Débora. Delegados de planejamento criticam projeto do Cais Mauá e pedem consulta pública. **SUL 21**. Porto Alegre. 18 out. 2016. Disponível em: <<https://www.sul21.com.br/cidades/2016/10/delegados-de-planejamento-criticam-projeto-do-cais-maua-e-pedem-consulta-publica/>>. Acesso em: 09 abr. 2020.

FRASER, James C.; KICK, Edward L. Governing urban restructuring with city-building nonprofits. **Environment and Planning A**, 2014, V.46, N.6, pp.1445-1461.

GARRISON, Jessica Debats. Seeing the park for the trees: New York’s “Million Trees” campaign vs. the deep roots of environmental inequality. **Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science**, 2019, v. 46 N. 5, pp. 914-930.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015. 3ª ed. 280 p.

GEHL, Jan; KAEFER, Lotte G.; REIGSTAD, Solvejg. Close encounters with buildings. **Urban Design International**, n. 11, p.29-47, 2006.

GIAMBIAGI, Fabio; ALÉM, Ana Cláudia. **Finanças Públicas**: teoria e prática no Brasil. Rio de Janeiro: Editora Campus, 2011.

GIL, Antônio. C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2012.

GOSS, Jon. Disquiet on the waterfront: reflections on nostalgia and utopia in the urban archetypes of festival marketplaces. **Urban Geography**, 1996, 17:3, pp. 221-247.

GREGOLETTO, Debora. **Edifícios altos na cidade média de Caxias do Sul**: efeitos na estética urbana, no usos de espaços abertos, e na satisfação residencial. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2019.

GREGOLETTO, Debora. **Impactos de edifícios altos na percepção da estética urbana**. 2013. 194 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

HAILA, Anne. From Annankatu to Antinkatu: Contracts, development rights and partnerships in Kamppi, Helsinki. **International Journal of Urban and Regional Research**, 2008, 32.4, pp. 804-814.

HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço & debates**, 1996, N. 39, Pp. 48-64.

HARVEY, David. O direito à cidade. **Lutas sociais**, São Paulo, jul/dez 2012, N.29, Pp. 73-89.

HARVEY, David. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. **Espaço e debates**, 1982, 6: 6-35.

HEIN, Carola. Port cities and urban waterfronts: How localized planning ignores water as a connector. **Wiley Interdisciplinary Reviews: Water**, 2016, V.3, N.3, pp. 419-438.

HODGE, Graeme; GREVE, Carsten. Public-Private Partnerships: Governance Scheme or Language Game? **Australian Journal of Public Administration**, V. 69, n. S1, Março/2010, pp. S8–S22.

HOWLETT, Michael, et. al. **Política Pública: seus ciclos e subsistemas: Uma abordagem integradora**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

IAB-RS - Instituto de Arquitetos do Brasil, Departamento do Rio Grande do Sul. **Manifestação do IAB-RS aos Vereadores de Porto Alegre**. Porto Alegre, 15 out. 2008. Disponível em: <www.iab-rs.org.br/noticia/manifestacao-do-iabrs-aos-vereadores-de-porto-alegre.aspx>. Acesso em: 03 jun. 2020.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Informações sobre os municípios brasileiros**. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em 07 abr. 2020.

IVESON, Kurt. Branded cities: outdoor advertising, urban governance, and the outdoor media landscape. **Antipode**, 2012, 44.1, pp.151-174.

JAKAITIS, Jonas; PALIULIS, Narimantas K. Public-private partnership: improving landscape quality of modern communities. **Journal of Architecture and Urbanism**, 2013, V. 37, n.1, pp. 31–41.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

KAIKA, Maria; THIELEN, Korinna. Form follows power: a genealogy of urban shrines. **City**, V. 10, N. 1, abril/2006, pp. 59-69.

KAPLAN, Stephen. Perceptions and landscape: conceptions and misconceptions. In: NASAR, Jack L. (ed.) **Environmental aesthetics: theory, research, and applications**. New York: Cambridge University Press, 1988.

KARSSENBERG, Hans. Et al. (eds.) **A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths**. Porto Alegre: EdiPUC, 2015.

KARSSENBERG, Hans; LAVEN, Jeroen. A cidade ao nível dos olhos: estratégia do plinth. In: KARSSENBERG, Hans; LAVEN, Jeroen; GLASER, Meredith; HOFF, Mattijs V. (eds.) **A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths**. Porto Alegre: EdiPUC, 2015. pp. 14-25.

KIZILDERE, Dicle; CHIODELLI, Francesco. Discrete emergence of neoliberal policies on public space: an informal Business Improvement District in Istanbul, Turkey. **Urban Geography**, 2017, V. 39, N.5, pp. 783-802.

KLINK, Jeroen; SOUZA, Marcos B. Financeirização: conceitos, experiências e a relevância para o campo do planejamento urbano brasileiro. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 19, n. 39, maio/ago 2017, pp. 379-406.

KNOX, Paul L. The social production of the built environment architects, architecture and the post-modern city. **Progress in human geography**, 1987, 11.3, pp. 354-377.

KOPPER, Moisés. De camelôs a lojistas: a transição do mercado de rua para um shopping em Porto Alegre. **Caderno CRH**, Salvador, V.28, N.75, Pp.591-605, set/dez 2015.

KRUSE, Fabiana. **Intervenções em centros urbanos**: o caso da antiga área portuária de Porto Alegre. 2011. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

KUNZLER, Marcos R. et al. Saúde no parque: características de praticantes de caminhada em espaços públicos de lazer. **Saúde Debate**. Rio De Janeiro, V. 38, N. 102, P. 646-653, Jul-Set 2014.

KURIYAN, Renee; RAY, Isha. Outsourcing the state? Public-private partnerships and information technologies in India. **World Development**, 2009, V.37, N.10, pp. 1663-1673.

LACERDA, Carlos C. de O.; MELLO, Sérgio C. B. O direito à cidade e a produção do espaço entre discursos: a luta pela significação na “recuperação” de ambientes urbanos. **URBE**. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 2017, V.9, N.3, Pp. 543-558.

LANG, Jon. Fundamental processes of environmental behavior. In: LANG, Jon; BURNETTE, Charles; MOLESKI, Walter; VACHON, David. (Ed.). **Designing for Human Behaviour**: Architecture and the Behavioural Sciences. Stroudsburg, Dowden: Hutchinson and Ross, 1974.

LANG, Jon. Symbolic aesthetics in architecture: toward a research agenda. In: NASAR, Jack L. (ed.). **Environmental aesthetics**: Theory, research, and application. New York: Cambridge University Press, 1988, 11-26.

LAY, M.; REIS, A. T. Análise quantitativa na área de estudos ambiente-comportamento. **Revista Ambiente Construído**, Porto Alegre, v.5, n.2, p.21-36, 2005.

LAY, Maria C. **Responsive site design, user environmental perception and behaviour**. Tese de Doutorado. Oxford Polytechnic, 1992.

LEE, Il; HWANG, Soe. Urban Entertainment Center (UEC) as a Redevelopment Strategy for Large-Scale Post-Industrial Sites in Seoul: Between Public Policy and Privatization of Planning. **Sustainability**, 2018, v.10, N. 3535, pp. 1-17.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEVY, Vivian K. Puerto Madero – reflexões sobre a intervenção. In: X Semana de Extensão, Pesquisa e Pós-graduação – SEPesq Centro Universitário Ritter dos Reis. **Anais...**, 2014.

LIMA, Luciana L.; STEFFEN, Mariana W.; D’ASCENZI, Luciano. Políticas Públicas. In: LIMA, Luciana L.; D’ASCENZI, Luciano. **Políticas públicas, gestão urbana e desenvolvimento local**. Porto Alegre: Metamorfose, 2018, pp. 35-82.

LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia; BANERJEE, Tridib. The negotiated plaza: Design and development of corporate open space in downtown Los Angeles and San Francisco. **Journal of Planning Education and Research**, 1993, 13.1, pp. 1-12.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 1999.

LYNCH, Kevin. The city as an environment (1965) – Reprinted, with permission, from Scientific American 213, no. 3, pp. 209-214. Copyright 1965 by Scientific American, Inc. All rights reserved. **City sense and city design**: writings and projects of Kevin Lynch. Massachusetts: MIT Press, 2002a. pp.397-412.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: Desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. P. 121-192.

MARINHO, Marla J.; LEONELLI, Gisela C. V. A Expansão Urbana Privatizada: a lei e o mercado imobiliário no caso de Indaiatuba-SP. In: **Anais do Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional - ENANPUR**, 17^o. São Paulo - SP, 2017.

MARTÍ, Pablo; MAYOR, Clara G.; MELGAREJO, Ana. Waterfront landscapes in Spanish cities: Regeneration and urban transformations. **WIT Transactions on The Built Environment**, V. 179, 2018, pp. 45-56.

MARTIN, Lawrence L. Making sense of public-private partnerships (p3s). **Journal of Public Procurement**, 2016. Vol. 16, n 2, pp.191-207.

MARTÍN, Miguel Bratos. "Business Improvement Districts": Una nueva forma de colaboración público-privada para la revitalización socioeconómica de áreas urbanas. **Política y sociedad**, 2013, V. 50, N.1, pp. 269-304.

MARTINS, Gilberto. de A.; THEOPHILO, Carlos. R. **Metodologia da Investigação Científica para Ciências Sociais Aplicadas**. São Paulo: Editora Atlas, 2007.

MARX, Vanessa; ARAUJO, Gabrielle. Democratização do espaço público, ativismo urbano e ocupações na cidade de Porto Alegre. In: MARX, Vanessa; COSTA, Marco A. (orgs.). **Participação, conflitos e intervenções urbanas**: contribuições ao Habitat III. Porto Alegre: Editora da UFRGS/CEGOV, 2016. Pp. 199-231.

MARX, Vanessa; ARAUJO, Gabrielle; APOLLO, Luiz Henrique. A financeirização no 4^o distrito: gentrificação e parcerias público – privada no bairro Floresta. In: **Anais do Congresso Observatório das Metrôpoles Vinte Anos**. Rio de Janeiro – RJ, 2018.

MASCARENHAS, Gregório. Instituto dos Arquitetos denuncia irregularidades no licenciamento do Cais Mauá. **Sul 21**. Porto Alegre, 03 ago. 2017. Disponível em: <<https://www.sul21.com.br/cidades/2017/08/instituto-dos-arquitetos-denuncia-irregularidades-no-licenciamento-do-cais-maua/>>. Acesso em 09 abr. 2020.

MATOS, Alexandre P. Modernidade para uns e desocupação para outros: Início da construção do Porto Mauá como marcador das transformações urbanas na cidade de Porto Alegre. In: **Anais do I Congresso Internacional De História Regional - Volume I**. Programa de Pós-Graduação em História Passo Fundo, setembro de 2011. Passo Fundo, 2011, pp. 133-150.

MATOS, Eduardo. Projeto de revitalização da Orla do Guaíba é apresentado em Porto Alegre. **GAÚCHA ZH** [online]. Porto Alegre, 14 out. 2013. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2013/10/projeto-de-revitalizacao-da-orla-do-guaiba-e-apresentado-em-porto-alegre-cj5vvn25j06wrxbj0gc1tay98.html>>. Acesso em: 24 jul. 2020.

MAUÁ, Lígia. B. C.; GUADANHIM, Sidnei. J.; KANASHIRO, Milena. Ruas e a ocupação vertical recente: labirintos murados. **Ambiente Construído**. Porto Alegre, v. 17, n. 2, p. 73-96, abr./jun. 2017.

MELCHIORS, Lúcia C.; WAGNER, César. Projetos urbanos em áreas portuárias: concertação e construção social da cidade. In: **Anais do IV Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - ENANPARQ**. Porto Alegre – RS, 2016.

MELNICK EVEN. Pontal. **Empreendimentos**. Disponível em: <<http://www.melnickeven.com.br/empreendimentos/pontal>>. Acesso em: 15 abr. 2019.

MELNICK EVEN. **Pontal**. Disponível em: <<https://www.melnickeven.com.br/pontal/>>. Acesso em: 04 jun. 2020.

MENDES, Luís. Gentrificação turística em Lisboa: neoliberalismo, financeirização e urbanismo austeritário em tempos de pós-crise capitalista 2008-2009. **Cadernos MetrÓpole**, São Paulo, maio/ago 2017, V.19, N.39, Pp. 479-512.

MENEZES, Daiane B.; SOUZA, Vitoria G. Formação da agenda governamental relativa às políticas urbanas no Brasil: uma aplicação do modelo dos múltiplos fluxos. **Textos para Discussão FEE**, Nº 150, fev./2017. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 2017.

MOSCIARO, Mayra; PEREIRA, Alvaro. Reinforcing uneven development: The financialisation of Brazilian urban redevelopment projects. **Urban Studies**, 2019, V.56, N.10, Pp. 2160-2178.

NACIF, Cristina L.; COUTINHO, Karla R. T. A.; LOPEZ, Thiago O. G. Paisagens urbanas público-privadas: projetos urbanos e construções normativas nas cidades brasileiras pós-megaeventos. In: **Anais do IV Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - ENANPARQ**. Porto Alegre – RS, 2016.

NASAR, Jack L. **The evaluative image of the city**. Thousand Oaks: SAGE Publications, 1998.

NASCIMENTO, Bruno P.; SILVA, William R. Zona portuária do Rio de Janeiro e suas novas territorialidades. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, 2015, N. 26, Pp. 191-210.

NASCIMENTO, Denise M. et al. O mecanismo da parceria público-privada como reforma de Estado. In: ROLNIK, R. et al (orgs.). **Cidade Estado Capital: reestruturação urbana e resistências em Belo Horizonte, Fortaleza e São Paulo**. São Paulo : FAUUSP, 2018, pp. 12—37.

NEVES, Maria F. B., et al. Reconversão de áreas portuárias abandonadas e atividades terciárias – casos das cidades de Santos e de Belém. **Patrimônio: Lazer & Turismo**, v. 6, n. 5, jan.-fev.-mar./2009, pp. 95 – 112.

NUIJTEN, Monique, et al. Regimes de ordenação espacial no Brasil: a fusão de neoliberalismo, populismo de esquerda e visões modernistas na urbanização de favelas no Recife. **Caderno CRH**, Salvador, jan/abr 2018, V.31, N.82, Pp. 59-73.

OLIVEIRA, Clarice M.; FLORES, Rafael K. Conflitos no espaço urbano: um Cais Mauá de todos?. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, 2016, 18.2: 224-239.

OLIVEIRA, Natália M. G.; BRAIDA, Frederico; COLCHETE FILHO, Antonio. As vitrinas e a paisagem urbana: reflexões a partir do caso da Rua Barão do Monte Alto em Muriaé-MG. In: VARGAS, Heliana Comin; MARASCHIN, Clarice. **Anais do VI Colóquio Internacional sobre Comércio e Cidade: uma relação de origem-CINCCI**. São Paulo: FAUUSP/LABCOM, 2018.

OLIVEIRA, Samir. Em clima de tensão e críticas, audiência debate revitalização da Orla do Guaíba em Porto Alegre. **SUL 21** [online]. Porto Alegre, RS. 15 out. 2013. Disponível em: <<https://www.sul21.com.br/cidades/2013/10/em-clima-de-tensao-e-criticas-audiencia-debate-revitalizacao-da-orla-do-guaiba-em-porto-alegre/>>. Acesso em: 24 jul. 2020.

ORLA DO GASÔMETRO. **Avaliações**. Porto Alegre. Facebook: Orla-Do-Gasômetro. Disponível em: <<https://www.facebook.com/pages/Orla-Do-Gas%C3%B4metro/251259624996890?nr>>. Acesso em: 02 mar. 2020.

PAPATHEOCHARI, Dora. Examination of best practices for waterfront regeneration. **Littoral 2010 – Adapting to Global Change at the Coast: Leadership, Innovation, and Investment**, N. 02003, pp. 1-7, 2011.

PARCERIAS Porto Alegre. **Prefeitura Municipal de Porto Alegre**. Disponível em: <<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/ppp/default.php>>. Acesso em: 15 abr. 2019.

PARCERIAS Porto Alegre. Servidores são capacitados para gestão de PPPs e concessões. **Prefeitura Municipal de Porto Alegre**. S.d. Disponível em: <https://www2.portoalegre.rs.gov.br/ppp/default.php?reg=121&p_secao=1120>. Acesso em: 07 abr. 2020a.

PARCERIAS Porto Alegre. Prefeitura da Capital está entre finalistas do prêmio PPP Awards. **Prefeitura Municipal de Porto Alegre**. S.d. Disponível em:

<https://www2.portoalegre.rs.gov.br/ppp/default.php?reg=119&p_secao=1120> – acesso em 07 abr. 2020b.

PORTELLA, Adriana A. **A qualidade visual dos centros de comércio e a legibilidade dos anúncios comerciais**. Porto Alegre: UFRGS, 2003. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) PROPUR – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.

PORTEOUS, J. **Environmental aesthetics: ideas, politics and planning**. London: Routledge, 1996.

PORTO ALEGRE. Lei Complementar nº 434, de 1º de dezembro de 1999, atualizada e compilada até a Lei Complementar nº 667, de 3 de janeiro de 2011, incluindo a Lei Complementar 646, de 22 de julho de 2010. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental: PDDUA**. Porto Alegre, RS, 22 jul. 2010. Disponível em: <http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/usu_doc/planodiretortexto.pdf>. Acesso em: 10 mai 2018.

PORTO ALEGRE. **Lei Complementar Nº 638**, de 4 de março de 2010a. Estabelece regras para a utilização da área do Cais Mauá e dá outras providências. Disponível em: <http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/usu_doc/cais_maua_texto_da_lei_638.pdf>. Acesso em 28 set. 2019.

PORTO ALEGRE. **Lei Nº 9.875**, de 8 de dezembro de 2005. Dispõe sobre o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas, cria o Comitê Gestor de Parcerias Público-Privadas do Município de Porto Alegre – CGPPP/POA – e autoriza o Poder Executivo a instituir Fundo de Garantia de Parceria Público-Privada Municipal – FGPPPM. Disponível em: <http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/ppp/usu_doc/lei__9.875.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2018.

PORTO ALEGRE. **Lei Complementar Nº 470**, de 02 de janeiro de 2002. Cria a Subunidade de Estruturação Urbana 03 da UEU 4036, referente à área do Estaleiro Só, define seu regime urbanístico e dá outras providências. Diário Oficial de Porto Alegre, 07 jan. 2002.

PORTO ALEGRE. **Lei Complementar Nº 810**, de 4 de janeiro de 2017a. Dispõe sobre a Administração Pública Municipal, cria e extingue secretarias Municipais, estabelece suas finalidades e competências e revoga a legislação sobre o tema. Disponível em: <http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/ppp/usu_doc/lc_810.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2018.

PORTO ALEGRE. **Decreto Nº 19.666**, de 26 de janeiro de 2017. Transfere todos os chamamentos públicos e estudos relativos à contratação de obras e serviços por meio de concessões, parcerias público-privadas e contratos de gestão à Secretaria Municipal de Parcerias Estratégicas (SMPE). Disponível em: <http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/ppp/usu_doc/decreto_19666.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2018.

PORTO ALEGRE. **Decreto Nº 19.736**, de 02 de maio de 2017b. Institui o Programa Municipal de Parcerias (PROPAR/POA), o Conselho Gestor do Programa de Parcerias (CGP), e revoga os Decretos nº 15.370, de 17 de novembro de 2006, e nº 15.448, de 10 de janeiro de 2007. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/ppp/usu_doc/decreto_19736.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2018.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. **Expediente Único nº 002.242241.00.7**. Expedientes Únicos. Porto Alegre, 2018. Disponível em: <<http://expedientes.procempa.com.br/consultapublica/b0eba17d4786a4f3ab7ef0071e2a5025>>. Acesso em: 17 abr. 2019.

PORTO ALEGRE RESISTE!. Quem construiu a Vitória do Não. **Porto Alegre Resiste!**: Blog em defesa de uma cidade melhor para TODOS. Porto Alegre, 23 ago. 2009. Disponível em: <<https://poavive.wordpress.com/2010/08/23/quem-construiu-a-vitoria/>>. Acesso em: 15 abr. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. **Parque Urbano e Marina Beira-Mar**. Disponível em: <<http://www.pmf.sc.gov.br/sistemas/consulta/parqueMarina/>>. Acesso em: 15 abr. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Aprovado projeto que autoriza concessão de parques e praças. **Executivo**. Porto Alegre, 10 abr. 2019c. Disponível em: <<https://prefeitura.poa.br/gp/noticias/aprovado-projeto-que-autoriza-concessao-de-parques-e-pracas>>. Acesso em: 01 jun. 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Orla do Guaíba será transformada em parque de lazer. **Comunicação Social**. Porto Alegre, 18 dez. 2011. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cs/default.php?p_noticia=148352&ORLA+DO+GUAIBA+SE>. Acesso em: 03 jun. 2020

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Orla Moacyr Scliar completa um ano como área de convívio e lazer. **Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade**. Porto Alegre, 28 jun. 2019d. Disponível em: <<https://prefeitura.poa.br/smams/noticias/orla-moacyr-scliar-completa-um-ano-como-area-de-convivio-e-lazer>>. Acesso em 03 jun. 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Prefeitura emite licença para obras do Complexo Pontal**. Porto Alegre, 06 jul. 2018a. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=999197199&PREFEITURA+EMITE+LICENCA+PARA+OBRAS+DO+COMPLEXO+PONTAL>. Acesso em: 17 abr. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Tombamentos. **Equipe do Patrimônio Histórico e Cultural**. Porto Alegre, s.d. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smc/default.php?reg=8&p_secao=87>. Acesso em: 17 abr. 2019b.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Secretaria do Planejamento Municipal (SPM). **Diretrizes urbanísticas para a orla do Guaíba no município de Porto Alegre.** Porto Alegre, 2003. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/usu_doc/projeto_orla7.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Secretaria do Planejamento Municipal (SPM). **Relatório Orla – Condições atuais, possibilidades e instrumentos, para a qualificação urbana e o resgate da Orla de Porto Alegre.** Porto Alegre, 2006. Disponível em: <https://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?p_secao=289>. Acesso em: 01 jun. 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Edital Parques.** 2019. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/projetos/desestatizacao/parques/edital_parques/index.php>. Acesso em: 15 abr. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **FAQ - Perguntas frequentes e suas respectivas respostas.** São Paulo. 28 fev. 2018. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/projetos/desestatizacao/parques/edital_parques/index.php?p=250580>. Acesso em: 18 mai 2019.

PROCEMPA. CAF confirma repasse de recursos para obras na Capital. **Notícias.** Porto Alegre, 13 out. 2016. Disponível em: <https://www.procempa.com.br/default.php?p_noticia=189579&CAF+CONFIRMA+R+EPASSE+DE+RECURSOS+PARA+OBRAS+NA+CAPITAL>. Acesso em: 02 set. 2020.

QUEIROGA, Eugênio. Lugares públicos: atravessamentos entre espaços livres e edificados, públicos e privados. In: **Efeitos da arquitetura: Os impactos da urbanização contemporânea no Brasil.** NETTO, Vinicius M., SABOYA, Renato T., VARGAS, Júlio C., CARVALHO Thereza (orgs.). Brasília: FRBH, 2017.

QUEVEDO, Josemari P. **Comunicação e debate público: o caso Pontal do Estaleiro em Porto Alegre.** Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Informação, Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

RADAR PPP. **A Situação do Mercado Brasileiro de PPPs.** Brasília, abr. 2015. Disponível em: <<https://www.radarppp.com/biblioteca/oportunidades-de-negocios-em-infraestrutura-e-ppps-encontro-com-as-referencias-mundiais/>>. Acesso em: 24 mai. 2019.

REDAÇÃO ZH. **Opine sobre a área do antigo estaleiro.** Blog do ZH Zona Sul. Porto Alegre, RS. 19 ago. 2009. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/blog/jsp/default.jsp?source=DYNAMIC,blog.BlogDataServer,getBlog&uf=&local=&template=3948.dwt§ion=Blogs&post=216475&blog=618&coldir=1&topo=3994.dwt>>. Acesso em: 02 mar. 2020.

REIS, Antônio. T. L.; LAY, M. Cristina. D. As técnicas de APO como Instrumento de Análise Ergonômica do Ambiente Construído. **III Encontro Nacional e I Encontro Latino-Americano de Conforto no Ambiente Construído**. ANTAC. Gramado, 1995.

REIS, Antônio; LAY, Maria C. Avaliação da qualidade de projetos – uma abordagem perceptiva e cognitiva. **Revista Ambiente Construído**, Porto Alegre, v.6, n.3, p.21-34. 2006.

REIS, Antônio T. L. et al. Cercar ou não o Parque Farroupilha? Uma análise envolvendo uso e segurança. **Arquisur Revista**, [s. l.], n. 10, p. 54–71, 2016.

REIS, Antônio T.L. **Mass housing design, user participation and satisfaction**. 1992. 361 f. Tese (Doctor of Philosophy em Arquitetura) – Post Graduate Research School, School of Architecture, Oxford Brookes University, Oxford, 1992.

REIS, Antônio T. et al. Urban interfaces and aesthetic evaluations. **Proceedings of the International Conference on Changing Cities III..** Syros, Delos, Mykonos Islands, Greece. June 26-30, 2017.

RIBEIRO, Ana Carolina B. M.; NUNES, Marivia A. **Principais portos comerciais ou revitalizados em operação no mundo**. PUCRS - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, jun. 2015.

RICHNER, Martin; OLESEN, Kristian. Towards business improvement districts in Denmark: Translating a neoliberal urban intervention model into the Nordic context. **European Urban and Regional Studies**, 2019, V.26, N.2, pp. 158-170.

RIO GRANDE DO SUL. **Decreto Nº 45.187**, de 27 de julho de 2007. Institui a Comissão Técnica de Avaliação e Seleção dos estudos relativos ao Projeto de Revitalização do Cais Mauá e dá outras providências. Diário Oficial do Estado, nº 143, de 30 de julho de 2007.

RIO GRANDE DO SUL. **Lei Nº 12.234**, de 13 de Janeiro de 2005. Dispõe sobre normas para licitação e contratação de parcerias público-privadas, institui o Programa de Parcerias Público Privadas do Estado do Rio Grande do Sul - PPP/RS - e dá outras providências. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXT0&Hid_TodasNormas=48330&hTexto=&Hid_IDNorma=48330>. Acesso em: 3 nov. 2018.

RIO GRANDE DO SUL. **Edital da Concorrência: Nº 001/2010 - /RS**. Porto Alegre: Governo do Estado do Rio Grande do Sul, 2010. 108 p. Licitação para a revitalização do Cais Mauá, por meio da celebração de contrato de arrendamento de área portuária não operacional, incluindo a construção, implantação, manutenção, conservação, melhoria, gestão, exploração e operação (por meio de operadores especializados nas áreas da cultura, lazer, entretenimento, turismo e empresarial) de um complexo empresarial, de cultura, lazer, entretenimento e turismo (“Complexo cais Mauá”).

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. Boitempo Editorial, 2015.

ROSANELI, Alessandro F. et al. Apropriação do espaço livre público na metrópole contemporânea: o caso da Praça Tiradentes em Curitiba/PR. **URBE** - Revista Brasileira de Gestão Urbana. V. 8, N.3, p. 359-374. Set./dez. 2016.

RUA, Maria das Graças. **Políticas públicas**. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração, UFSC; Brasília: CAPES: UAB, 2009.

SALOMÃO, Thaís M. N. A difusão de um modelo de gestão urbana: tendências identificadas a partir do levantamento de Parcerias Público Privadas e Operações Urbanas na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ENANPUR, Natal – RN, **Anais XVIII ENANPUR 2019**.

SANTANA, Lúcia. Revitalização de áreas portuárias: referências para Salvador. **BAHIA ANÁLISE & DADOS**. Salvador, v. 13, n. 2, pp. 225-238, set. 2003.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 18ª. Ed. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SECCHI, Leonardo. **Políticas Públicas**: Conceitos, esquemas de análise, casos práticos. São Paulo: Cengage Learning, 2013 (2ª edição).

SFREDO, Marta. A origem da fortuna e os negócios peculiares do empresário por trás do projeto do Pontal. **Gaúcha ZH**. Porto Alegre, 04 mar. 2019. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/marta-sfredo/noticia/2019/03/a-origem-da-fortuna-e-os-negocios-peculiares-do-empresario-por-tras-do-projeto-do-pontal-cjsuoquzi006l01qkziszwcaph.html>>. Acesso em: 17 abr. 2019.

SIEBER, Timothy R. Waterfront revitalization in postindustrial port cities of North America. **City & Society**, V. 5, N. 2, pp. 120-136, 1991.

SILVA, Emília A.P.C. et al. Percepção da qualidade do ambiente e vivências em espaços públicos de lazer. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**. V. 38, N.3. P. 251-258. 2016.

SILVA, Fernanda C. **Adoções de espaços públicos de lazer e turismo urbanos**: do planejamento à percepção dos usuários. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

SILVA, Janaína R.; D'ASCENZI, Luciano. Gestão Urbana. In: LIMA, Luciana L.; D'ASCENZI, Luciano. **Políticas públicas, gestão urbana e desenvolvimento local**. Porto Alegre: Metamorfose, 2018, pp. 83-123.

SILVA, Lauri R. **Direito administrativo 1**. Caxias do Sul: EDUCS, 2013.

SILVA, Luis Gustavo. **O empresariamento da cidade: Porto Alegre e o caso da Bienal do Mercosul**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

SMAMS - Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade. **Memorial descritivo da área de concessão**. Documentos disponíveis consulta pública. Anexo V. Porto Alegre, 2019. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/ppp/usu_doc/8_-_anexo_v_-_memorial_descritivo_da_area.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2020.

SMURB - SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO (Porto Alegre). Prefeitura Municipal de Porto Alegre. **Viva o Centro - Cais Mauá: O Porto**. S.d. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?p_secao=114>. Acesso em: 01 maio 2019.

SOARES, Ana P. M. O Pontal do Estaleiro: estudo etnográfico da memória do trabalho na cidade de Porto Alegre, RS. **Illuminuras**, Porto Alegre, v.13, n. 30, p. 200-217, jan./jun. 2012.

SOARES, Maria R. F.; STEFFENS, Edgar B.; BUGS, Geisa. Do Navegantes ao Gasômetro: Estratégias internacionais para o projeto de revitalização do Cais Mauá de Porto Alegre. In: XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ENANPUR, Natal – RN, **Anais XVIII ENANPUR 2019**.

SOARES, Paulo R. R. et. al. Metropolização e megaventos: impactos da copa do mundo no espaço urbano e na gestão urbana de Porto Alegre. In: SOARES, Paulo R. R. (org.). **Porto Alegre: os impactos da Copa do Mundo 2014**. Porto Alegre: Deriva, 2015, pp. 285-313.

SOARES, Paulo R. R. Produção do espaço urbano, financeirização e gestão urbana nas metrópoles e cidades na atualidade. **e-metropolis**, Março 2020. N. 40, ano 11. Pp. 33-42.

SOUZA, Célia F. O espaço e a sensibilidade dos cidadãos. **Arqtexto**. Porto Alegre. N.3/4, 2003. Pp. 72-83.

SOUZA, Celina. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45.

SOUZA, Marcelo J. L. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA, Vitoria G. **Evolução dos planos diretores de Porto Alegre: atores na fase de formulação**. 2017. 73f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Políticas Públicas) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

ŚWIERCZEWSKA-PIETRAS, Katarzyna. Restoring the riverside in a city: an examination of best practices for port revitalisation. In: Szymańska, D. and Środa-

Murawska, S. editors, **Bulletin of Geography. Socio-economic Series**, No. 29, Toruń: Nicolaus Copernicus University Press, 2015, pp. 137–143.

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair C.; AMARAL, Márcio D. B. Reabilitação urbana na área central de Belém-Pará: concepções e tendências de políticas urbanas emergentes. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.111, p.73-103, jul./dez. 2006.

TRONCO, Giordano B. **O guia de políticas públicas para estudantes e gestores**. Porto Alegre: Jacarta Produções, 2018.

TSE – Tribunal Superior Eleitoral. **Plebiscitos e referendos**. Brasília – DF. Disponível em: <<http://www.tse.jus.br/eleicoes/plebiscitos-e-referendos/plebiscito-e-referendo>>. Acesso em: 16 abr. 2019.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria – Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. Pp. 75-103.

VAN DEN HURK, Martijn; SIEMIATYCKI, Matti. Public–private partnerships and the design process: Consequences for architects and city building. **International Journal of Urban and Regional Research**, 2018, 42.4. pp. 704-722.

VAN MELIK, Rianne. Visualising the effect of private-sector involvement on redeveloped public spaces in the netherlands. **Tijdschrift voor economische en sociale geografie**, 2009, V. 100, n.1, pp. 114-120.

VIEIRA, Otávio Augusto. A revitalização do cais Mauá-por uma outra possibilidade. **Revista Rosa Dos Ventos**, Caxias do Sul, V.4, N.1. jan/jun 2012, Pp. 25-39.

VISIT LONDON. Official visitor guide. Disponível em: <<https://www.visitlondon.com/search?keywords=docklands>>. Acesso em: 02 abr. 2020.

VIVIAN, Mariana M. **Transformações urbanas no século XXI: trajetórias e produção institucional das políticas de waterfront regeneration no Brasil**. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2019.

WERNECK, Mariana G. S. Interesses em jogo na cidade olímpica: o Porto Maravilha e seu arranjo institucional e financeiro. In: **Anais do Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional - ENANPUR**, 17º. São Paulo - SP, 2017.

WHYTE, William H. **The social life of small urban spaces**. Nova York: Project for Public Spaces, 1980.

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA 1

Trabalho de campo: entrevista

Data de realização:

Local de realização:

Permissão para gravar o áudio da entrevista: () sim () não

- 1) Você costuma frequentar a Orla do Guaíba? (Figura 1)**
 () sim – quais locais? Com que frequência? Que atividades realiza?
 () não – por quê?

Questões relacionadas ao Cais Mauá:

- 2) O que você pensa sobre a área do Cais Mauá?**
3) O que você gostaria que existisse na área do Cais Mauá? (Figuras 2, 3 e 4)
4) Você conhece o projeto de reforma do Cais Mauá proposto pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil? (Figuras 5, 6, 7 e 8)
 () sim - Onde você ouviu falar sobre esse projeto? O que? E quando foi?
 () não

Questões relacionadas ao projeto de reforma do Cais Mauá, constituído por 3 setores, nomeadamente: Setor Docas, Setor Armazéns, e Setor Gasômetro (Figura 9):

- 5) Com relação ao setor Docas, o que você acha da aparência do local com a construção de 3 edifícios de até 100m de altura (Figura 5)? Por quê? E o que você pensa sobre o uso destes 3 edifícios para escritórios e hotel? Por quê?**
- 6) Com relação a terceira doca (Figura 10), o que você acha da restauração do prédio antigo para uso como centro de eventos (convenções, atividades culturais)? Por quê?**
 O que você pensa sobre restauração de praça com 4,2 mil metros quadrados? Por quê?
 O que você acha da construção de estacionamento com 2.036 vagas? Por quê?
- 7) Com relação ao setor Armazéns (Figura 6), o que você pensa sobre a restauração e iluminação de guindastes históricos? Por quê?**
- 8) Com relação aos uso dos armazéns (Figura 11, 12 e 13), o que você pensa sobre atividades de cultura e arte popular (armazéns A e B)? Por quê?**
 Para comércios - lojas de decoração e serviços (armazéns A1 a A5; armazém B2)? Por quê?
 Para realização de eventos (casamentos, convenções de empresas, seminários) (armazém A6)? Por quê?
 Para praça de alimentação (armazém B1)? Por quê?
 E para terminal para barcos de turismo e transporte (armazém B3)? Por quê?
- 9) O que você acha da restauração de prédio antigo, existente entre os armazéns, para uso como hotel (Figura 14)? Por quê?**
- 10) Com relação ao setor Gasômetro, o que você pensa uso do local para a construção de shopping center? Por quê? O que você acha da aparência do local com a construção do shopping center (Figura 8)? Por quê?**
- 11) Com relação aos espaços abertos do Cais Mauá (Figura 10) o que você acha da instalação de 10 Praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes? Por quê?**
- 12) O que você acha sobre o uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias (como estruturas para eventos esportivos, circos, parques de diversão e feiras orgânicas)? Por quê?**
- 13) Para resumir, o que você acha desse projeto?**
- 14) Você gostaria de comentar mais alguma coisa sobre esse projeto para o Cais Mauá?**

Questões relacionadas à área do Pontal do Estaleiro:

- 15)** O que você pensa sobre a área do Pontal do Estaleiro/ Estaleiro Só?
16) O que você gostaria que existisse na área do Pontal do Estaleiro/ Estaleiro Só? (Figuras 15 e 16)
17) Você conhece o projeto do empreendimento “Pontal”, proposto pelas empresas BMPAR e Melnick Even?
 sim – Onde você ouviu falar sobre esse projeto? O que? E quando foi?
 não

Questões relacionadas ao projeto do empreendimento Pontal

- 18)** O que você acha dos seguintes equipamentos previstos no projeto do Pontal: parque público, shopping com 3 pavimentos, e edifício comercial com 23 pavimentos (figuras 17, 18 e 19)? Por quê?
19) Com relação à algumas obrigações da empresa para a implantação do empreendimento, o que você acha sobre obras referentes ao acesso ao local - vias locais no entorno do shopping, colocação de estações de transporte coletivo, ciclovia, vagas de estacionamento público e paraciclos? Por quê?
20) Para resumir, o que você acha desse projeto?
21) Você gostaria de comentar mais alguma coisa sobre esse projeto para o Pontal?

Caracterização geral dos entrevistados:

<p>22) Escolaridade <input type="checkbox"/> Ensino fundamental incompleto <input type="checkbox"/> Ensino fundamental completo <input type="checkbox"/> Ensino médio incompleto <input type="checkbox"/> Ensino médio completo <input type="checkbox"/> Ensino superior incompleto – área: _____ <input type="checkbox"/> Ensino superior completo – área: _____</p>	<p>24) Idade <input type="checkbox"/> De 18 a 25 anos <input type="checkbox"/> De 26 a 40 anos <input type="checkbox"/> De 41 a 60 anos <input type="checkbox"/> + de 60 anos</p>
<p>23) Sexo <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/> Masculino</p>	<p>25) Renda individual <input type="checkbox"/> menos de 2 salários mínimos <input type="checkbox"/> de 2 a 4 salários mínimos <input type="checkbox"/> de 4 a 10 salários mínimos <input type="checkbox"/> mais de 10 salários mínimos</p>

Nota: as figuras 1 a 19, mostradas aos entrevistados, correspondem às seguintes figuras, apresentadas no capítulo 3 - metodologia: 3.2, 3.65 a 3.67, 3.37, 3.39, 3.45, 3.46, 3.40, 3.38, 3.41 a 3.44, 3.68, 3.69 e 3.62 a 3.64.

APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA 2

Trabalho de campo: entrevista

Data de realização:

Local de realização:

Permissão para gravar o áudio da entrevista: () sim () não

1) Você costuma frequentar a Orla do Guaíba? (Figura 1)

() sim – quais locais? Com que frequência? Que atividades realiza? Porque não utiliza os demais?

() não – por quê?

Questões relacionadas ao Cais Mauá:

2) O que você pensa sobre a área do Cais Mauá?

3) O que você gostaria que existisse na área do Cais Mauá? (Figuras 2, 3 e 4)

4) Você já ouviu falar do projeto de reforma do Cais Mauá proposto pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil? (Figuras 5, 6, 7 e 8)

() sim – Onde você ouviu falar sobre esse projeto? O que? E quando foi?

() não

Questões relacionadas ao projeto de reforma do Cais Mauá, constituído por 3 setores, nomeadamente: Setor Docas, Setor Armazéns, e Setor Gasômetro (Figura 9):

5) Com relação ao setor Docas, o que você acha da aparência do local com a construção de 3 edifícios de até 100m de altura (Figura 5)? Por quê?

E o que você pensa sobre o uso destes 3 edifícios para escritórios e hotel? Por quê?

6) Com relação a terceira doca (Figura 10), o que você acha da restauração do prédio antigo para uso como centro de eventos (convenções, atividades culturais)? Por quê?

O que você pensa sobre restauração de praça com 4,2 mil metros quadrados? Por quê?

O que você acha da construção de estacionamento com 2.036 vagas? Por quê?

7) Com relação ao setor Armazéns (Figura 6), o que você pensa sobre a restauração e iluminação de quindastes históricos? Por quê?

8) Com relação aos uso dos armazéns (Figura 11, 12 e 13), o que você pensa sobre atividades de cultura e arte popular (armazéns A e B)? Por quê?

Para comércios - lojas de decoração e serviços (armazéns A1 a A5; armazém B2)? Por quê?

Para realização de eventos (casamentos, convenções de empresas, seminários) (armazém A6)? Por quê?

Para praça de alimentação (armazém B1)? Por quê?

E para terminal para barcos de turismo e transporte (armazém B3)? Por quê?

9) O que você acha da restauração de prédio antigo, existente entre os armazéns, para uso como hotel (Figura 14)? Por quê?

10) Com relação ao setor Gasômetro, o que você pensa uso do local para a construção de shopping center? Por quê?

O que você acha da aparência do local com a construção do shopping center (Figura 7)? Por quê?

11) Com relação aos espaços abertos do Cais Mauá (Figura 8) o que você acha da instalação de 10 Praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes? Por quê?

12) O que você acha sobre o uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias (como estruturas para eventos esportivos, circos, parques de diversão e feiras orgânicas)? Por quê?

13) Para resumir, o que você acha desse projeto? Quais os principais pontos positivos e negativos? Teria sugestões de melhoria?

14) Você gostaria de comentar mais alguma coisa sobre esse projeto para o Cais Mauá?

Caracterização geral dos entrevistados:

<p>15) Cidade e bairro onde mora: _____</p>	<p>18) Na sua casa residem crianças até 12 anos de idade? <input type="checkbox"/> sim – Indique a idade e o gênero de cada criança: _____ <input type="checkbox"/> não</p>
<p>16) Escolaridade: <input type="checkbox"/> Ensino fundamental incompleto <input type="checkbox"/> Ensino fundamental completo <input type="checkbox"/> Ensino médio incompleto <input type="checkbox"/> Ensino médio completo <input type="checkbox"/> Ensino superior incompleto – área: _____ <input type="checkbox"/> Ensino superior completo – área: _____</p>	<p>19) Idade <input type="checkbox"/> De 18 a 24 anos <input type="checkbox"/> De 25 a 39 anos <input type="checkbox"/> De 40 a 59 anos <input type="checkbox"/> 60 anos ou mais</p>
<p>17) Sexo: <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/> Masculino</p>	<p>20) Renda individual <input type="checkbox"/> Não possui renda (R\$ 0,00) <input type="checkbox"/> até 3 salários mínimos (até R\$ 2.994,00) <input type="checkbox"/> mais de 3 até 5 salários mínimos (R\$ 2,994,01 a R\$ 4.990,00) <input type="checkbox"/> mais de 5 até 10 salários mínimos (R\$ 4.990,01 a R\$ 9.980,00) <input type="checkbox"/> mais de 10 salários mínimos (mais de R\$ 9.980,01)</p>

Nota: as figuras 1 a 14, mostradas aos entrevistados, correspondem às seguintes figuras, apresentadas no capítulo 3: 3.2, 3.65 a 3.67, 3.37, 3.39, 3.45, 3.46, 3.40, 3.38 e 3.41 a 3.44,

APÊNDICE C – ROTEIRO DE ENTREVISTA 3

Trabalho de campo: entrevista

Data de realização:

Local de realização:

Permissão para gravar o áudio da entrevista: () sim () não

1) Você costuma frequentar a Orla do Guaíba? (Figura 1)

() sim – quais locais? Com que frequência? Que atividades realiza? Porque não utiliza os demais?

() não – por quê?

Questões relacionadas à área do Trecho 1 da Orla do Guaíba

2) O que você pensa sobre a área do Trecho 1 da Orla do Guaíba (entre o Gasômetro e a Rótula das Cuias)?

3) O que você gostaria que existisse na área do Trecho 1 da Orla do Guaíba? (Figuras 2 e 3)

4) Você ouviu falar do projeto de requalificação do Trecho 1 da Orla do Guaíba, elaborado pelo escritório de Jaime Lerner contratado pela Prefeitura de Porto Alegre?

() sim – Onde você ouviu falar sobre esse projeto? O que? E quando foi?

() não

Questões relacionadas ao projeto do Trecho 1 da Orla do Guaíba

5) O que você acha da implantação de arquibancadas, mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba? Por quê? (Figuras 4, 5, 6 e 7)

6) Como você avalia a implantação de 4 bares e de 1 restaurante panorâmico? Por que? (Figuras 8 e 9)

7) O que você acha da implantação de ancoradouro para barcos de passeios turísticos? Por que? (Figura 10)

8) Com relação aos equipamentos esportivos, o que você acha da implantação de ciclovia, quadras esportivas e academia ao ar livre? Por quê? (Figuras 11, 12 e 13)

9) O que você pensa sobre a implantação de equipamentos de recreação infantil? Por quê? (Figura 14)

10) Como você avalia a iluminação da área? Por quê? (Figuras 15 e 16)

11) O que você acha da vegetação da área? Por quê? (Figura 17)

12) Para resumir, o que você acha dessa área? Quais os principais pontos positivos e negativos? Teria sugestões de melhoria?

13) Você gostaria de comentar mais alguma coisa sobre essa área?

Caracterização geral dos entrevistados:

<p>14) Cidade e bairro onde mora: _____</p>	<p>17) Na sua casa residem crianças até 12 anos de idade? () sim – Indique a idade e o gênero de cada criança: _____ () não</p>
<p>15) Escolaridade: () Ensino fundamental incompleto () Ensino fundamental completo</p>	<p>18) Idade () De 18 a 24 anos () De 25 a 39 anos</p>

<input type="checkbox"/> Ensino médio incompleto <input type="checkbox"/> Ensino médio completo <input type="checkbox"/> Ensino superior incompleto – área: _____ <input type="checkbox"/> Ensino superior completo – área: _____	<input type="checkbox"/> De 40 a 59 anos <input type="checkbox"/> 60 anos ou mais
16) Sexo: <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/> Masculino	19) Renda individual <input type="checkbox"/> Não possui renda (R\$ 0,00) <input type="checkbox"/> até 3 salários mínimos (até R\$ 2.994,00) <input type="checkbox"/> mais de 3 até 5 salários mínimos (R\$ 2,994,01 a R\$ 4.990,00) <input type="checkbox"/> mais de 5 até 10 salários mínimos (R\$ 4.990,01 a R\$ 9.980,00) <input type="checkbox"/> mais de 10 salários mínimos (mais de R\$ 9.980,01)

Nota: as figuras 1 a 17, mostradas aos entrevistados, correspondem às seguintes figuras, apresentadas no capítulo 3: 3.2, 3.68, 3.69 e 3.48 a 3.61.

APÊNDICE D – ROTEIRO DE ENTREVISTA 4

Trabalho de campo: entrevista

Data de realização:

Local de realização:

Permissão para gravar o áudio da entrevista: () sim () não

1) Você costuma frequentar a Orla do Guaíba? (Figura 1)

() sim – quais locais? Com que frequência? Que atividades realiza? Porque não utiliza os demais?

() não – por quê?

Questões relacionadas à área do Pontal do Estaleiro:

2) O que você pensa sobre a área do Pontal do Estaleiro/ Estaleiro Só?

3) O que você gostaria que existisse na área do Pontal do Estaleiro/ Estaleiro Só? (Figuras 2 e 3)

4) Você já ouviu falar do projeto do empreendimento “Pontal”, proposto pelas empresas BMPAR e Melnick Even?

() sim – Onde você ouviu falar sobre esse projeto? O que? E quando foi?

() não

Questões relacionadas ao projeto do empreendimento Pontal

5) O que você acha dos seguintes equipamentos previstos no projeto do Pontal: parque público, shopping com 3 pavimentos, e edifício comercial com 23 pavimentos (figuras 4, 5 e 6)? Por quê?

6) Com relação à algumas obrigações da empresa para a implantação do empreendimento, o que você acha sobre obras referentes ao acesso ao local - vias locais no entorno do shopping, colocação de estações de transporte coletivo, ciclovia, vagas de estacionamento público e paraciclos? Por quê?

7) Para resumir, o que você acha desse projeto? Quais os principais pontos positivos e negativos? Teria sugestões de melhoria?

8) Você gostaria de comentar mais alguma coisa sobre esse projeto para o Pontal?

Caracterização geral dos entrevistados:

<p>9) Cidade e bairro onde mora: _____</p>	<p>12) Na sua casa residem crianças até 12 anos de idade? () sim – Indique a idade e o gênero de cada criança: _____ () não</p>
<p>10) Escolaridade: () Ensino fundamental incompleto () Ensino fundamental completo () Ensino médio incompleto () Ensino médio completo () Ensino superior incompleto – área: _____ () Ensino superior completo – área: _____</p>	<p>13) Idade () De 18 a 24 anos () De 25 a 39 anos () De 40 a 59 anos () 60 anos ou mais</p>
<p>11) Sexo: () Feminino () Masculino</p>	<p>14) Renda individual () Não possui renda (R\$ 0,00) () até 3 salários mínimos (até R\$ 2.994,00) () mais de 3 até 5 salários mínimos (R\$ 2,994,01 a R\$ 4.990,00) () mais de 5 até 10 salários mínimos (R\$ 4.990,01 a R\$ 9.980,00) () mais de 10 salários mínimos (mais de R\$ 9.980,01)</p>

Nota: as figuras 1 a 6, mostradas aos entrevistados, correspondem às seguintes figuras, apresentadas no capítulo 3: 3.2, 3.70, 3.71 e 3.62 a 3.64.

APÊNDICE E – CARTA DE APRESENTAÇÃO



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

Porto Alegre, 19 de novembro de 2019.

Carta de Apresentação

Prezado(a) Senhor(a),

Apresento a estudante de mestrado Vitoria Gonzatti de Souza (telefone 99970-0499) do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR; <https://www.ufrgs.br/propur/>) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), que está desenvolvendo dissertação de mestrado sobre o tema das intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas, em Porto Alegre, sob minha orientação.

Como trabalho de campo, a Vitoria necessita realizar entrevistas sobre o tema com gestores públicos, gestores de empresas e moradores de Porto Alegre. Para tal, solicitamos sua importante colaboração cedendo alguns minutos de seu tempo para participar de uma entrevista.

Salienta-se que as informações fornecidas serão tratadas de forma anônima e em nenhum momento os dados pessoais do(a) entrevistado(a) serão divulgados, sendo utilizados exclusivamente para fins acadêmicos.

Em caso de dúvida, por gentileza, entre em contato.

Desde já, agradeço a colaboração.

Atenciosamente,

Antônio Tarcísio Reis – Ph.D
Professor titular – Faculdade de Arquitetura - PROPUR – UFRGS

Telefones:
- Sala Faculdade de Arquitetura/UFRGS: 3308 4529
- Celular: 99215 5810
E-mail: tarcisio@orion.ufrgs.br

APÊNDICE F – ROTEIRO DE ENTREVISTA 5 E 6

Roteiro de entrevista 5 – Trecho 1 da Orla do Guaíba Representante da Secretaria Municipal do Meio Ambiente e Sustentabilidade (SMAMS) de Porto Alegre

1. Quais os principais objetivos da prefeitura ao contratar o Escritório de Jaime Lerner para desenvolver o projeto para o Trecho 1 da Orla do Guaíba? E ao estabelecer esse termo de adoção com o setor privado? E ao buscar a concessão deste espaço?
2. Você poderia caracterizar o desenvolvimento desse processo em etapas?
Como se pode chamar esse processo?
Quanto tempo durou?
Em que etapa se encontra agora?
3. Na sua opinião, quais os principais pontos negativos e positivos desse processo?
Se fosse recomençar, o que gostaria de mudar? Por quê?
4. Se pensou, em alguma etapa do processo, em considerar as opiniões da população de Porto Alegre sobre o projeto?
Em caso negativo, por quê a opinião da população não foi levada em consideração no processo? Em caso afirmativo, isso foi efetivado?
Se foi efetivado, como? Se não foi efetivado, por quê?
E qual sua opinião com relação a isso?

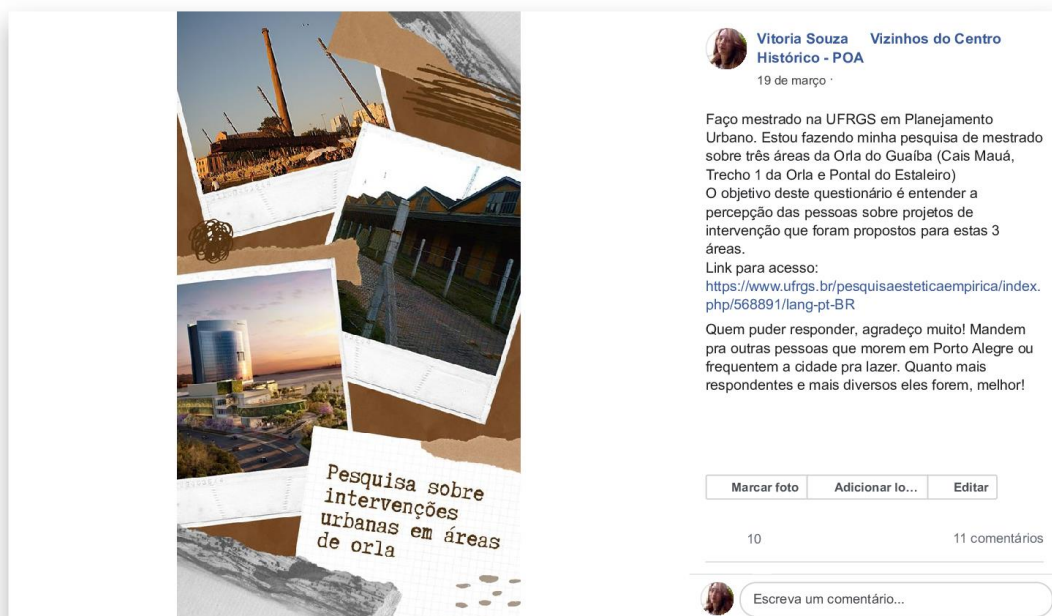
Roteiro de entrevista 6 – Pontal do Estaleiro Representante da Secretaria Municipal do Meio Ambiente e Sustentabilidade (SMAMS) de Porto Alegre

1. Quais são os principais objetivos da prefeitura ao estabelecer esse termo de compromisso com o setor privado para a intervenção neste local?
2. Você poderia caracterizar o desenvolvimento desse processo em etapas?
Como se pode chamar esse processo?
Quanto tempo durou?
Em que etapa se encontra agora?
3. Na sua opinião, quais os principais pontos negativos e positivos desse processo?
Se fosse recomençar, o que gostaria de mudar? Por quê?
4. Se pensou, em alguma etapa do processo, em considerar as opiniões da população de Porto Alegre sobre o projeto?
Em caso negativo, por quê a opinião da população não foi levada em consideração no processo? Em caso afirmativo, isso foi efetivado?
Se foi efetivado, como? Se não foi efetivado, por quê?
E qual sua opinião com relação a isso?

APÊNDICE G – DIVULGAÇÃO DO QUESTIONÁRIO EM REDES SOCIAIS

22/08/2020

(1) Vitoria Souza




Instagram

Pesquisar







 **propur.ufrgs** • Seguindo ...

 **propur.ufrgs** A mestranda do Propur Vitoria Souza, da linha de pesquisa Percepção e Análise do Espaço Urbano, orientada pelo Prof. Dr. Antônio Tarcísio da Luz Reis, está aplicando um questionário via internet como parte de sua pesquisa de dissertação, buscando captar a percepção dos respondentes sobre intervenções urbanas em 3 áreas da orla do Guaíba.






 Curtido por josistation e outras 67 pessoas

31 DE MARÇO

Adicione um comentário...
Publicar

APÊNDICE H – DIVULGAÇÃO DO QUESTIONÁRIO ATRAVÉS DE E-MAIL

Prezados(as),

Boa tarde!

Sou aluna do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional na UFRGS (PROPUR), orientada pelo Prof. Dr. Antônio Tarcísio da Luz Reis, e estou aplicando um questionário via internet como parte da minha Dissertação de Mestrado. Solicito, por gentileza, a divulgação desta mensagem aos contatos de alunos, professores e funcionários.

A pesquisa trata de avaliar projetos de intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas na orla do Guaíba em Porto Alegre-RS. Através deste questionário, busco entender a percepção das pessoas sobre projetos de intervenção que foram propostos para: 3 áreas: Cais Mauá, Trecho 1 da Orla e Pontal do Estaleiro.

Convido a todos que se enquadrem em uma das categorias abaixo a responder a minha pesquisa:

- **Ser morador de Porto Alegre há pelo menos um ano, e ter idade mínima de 18 anos;**
- **Frequentar Porto Alegre para atividades de lazer, há pelo menos um ano, e ter idade mínima de 18 anos;**

O questionário está disponível através do link abaixo:

<https://www.ufrgs.br/pesquisaesteticaempirica/index.php/survey/index/sid/568891/newtest/Y/lang/pt-BR>

Ainda, solicito a gentileza de encaminhar este e-mail para outras pessoas que se enquadrem nessas categorias, afim de colaborar com a divulgação virtual desta pesquisa.

A participação nesse estudo é voluntária e anônima. Os dados obtidos e a publicação dos resultados serão utilizados apenas para fins acadêmicos. O questionário estará disponível para respostas **até 25 de abril**.

Desde já agradeço a importante colaboração de todos!

Obs.: Em razão da pesquisa não identificar os respondentes, conforme a resolução N° 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde, Art. 1º, "Parágrafo único. Não serão registradas nem avaliadas pelo sistema CEP/CONEP: I – pesquisa de opinião pública com participantes não identificados", esta não foi registrada no sistema CEP/CONEP.

Atenciosamente,
Vitoria Gonzatti de Souza
Mestranda PROPUR/UFRGS
Telefone: (51) 99970-0499

APÊNDICE I – QUESTIONÁRIO

16/03/2020 LimeSurvey - Avaliação de projetos de intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas na orla do Guaíba em Porto A...

Avaliação de projetos de intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas na orla do Guaíba em Porto Alegre-RS

Prezado(a) respondente,

Você está convidado(a) a participar desta pesquisa, que está sendo desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – PROPUR/UFRGS, na qual são investigadas intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas em três áreas da Orla do Guaíba.

Quando finalizada, a dissertação estará disponível para acesso livre e gratuito na página <https://www.lume.ufrgs.br/>.

Sua participação é muito importante para o desenvolvimento deste trabalho.

Para responder é necessário ser morador de Porto Alegre ou frequentar Porto Alegre para atividades de lazer, há pelo menos um ano, e ter idade mínima de 18 anos.

Desde já agradeço sua colaboração!

Contatos para eventuais dúvidas: Vitoria Gonzatti de Souza – mestranda PROPUR/UFRGS; Telefone: (51) 99970-0499 | E-mail: vitoriagonzatti@live.com

Há 105 perguntas neste questionário

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

1 Sua participação envolve responder este questionário que tem tempo de duração estimado de 25 minutos.

A participação neste estudo é voluntária e anônima e se você decidir não participar e quiser desistir de continuar em qualquer momento, tem absoluta liberdade de fazê-lo.

Os dados obtidos e a publicação dos resultados serão utilizados apenas para fins acadêmicos.

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

Você aceita participar dessa pesquisa? *

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Sim
 Não

INSTRUÇÕES

2 Instruções para o preenchimento do questionário:

Para melhor visualização das imagens, o questionário deve ser respondido preferencialmente em computador ou tablet.

É possível voltar para questões anteriores.

É possível interromper o questionário e retornar em outro momento, no mesmo ou em outro computador, seguindo os passos abaixo:

- A interrupção deve ser feita selecionando-se a opção "Retornar mais tarde", na parte inferior da página;
- Deverá ser informado nome, e-mail e uma senha para salvar as respostas;
- Posteriormente, pode-se acessar o link do questionário novamente, selecionar a opção "Carregar questionário não finalizado", também na parte inferior da página, informar o nome e a senha gravados e continuar o questionário a partir do ponto onde foi interrompido;
- Alternativamente, para retornar ao questionário, pode-se seguir as instruções enviadas para o e-mail informado no momento da interrupção.

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

*((tcle.NAOK == "1"))

Conhecimento das áreas



3 Considerando o mapa acima, você conhece pessoalmente algum desses espaços públicos da orla do Guaíba? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

*({tcle,NAOK == "1"})

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Sim
 Não

Caracterização do respondente quanto a sua relação com os espaços públicos da orla



4 Indique a frequência com que você costuma frequentar estes espaços públicos da orla do Guaíba em Porto Alegre (figura acima): *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
 * ((tcle.NAOK == "1") and (conheciorla.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha a resposta adequada para cada item:

	Não frequenta	Menos de 1 vez por mês	Entre 1 e 3 vezes por mês	1x por semana	De 2x a 4x por semana	De 5x a 7x por semana
Cais Mauá	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gasômetro/ Trecho 1 da Orla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anfiteatro Pôr-do-Sol/ Trecho 2 da Orla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parque Marinha do Brasil e Trecho 3 da Orla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Orla entre o Parque Gigante e o Museu Iberê Camargo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Protótipo do Parque Pontal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5 Você costumava frequentar o Cais Mauá antes do acesso pelo Pórtico Central ser fechado em 2013? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
 * ((tcle.NAOK == "1") and (conheciorla.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Sim
- Não

6 Indique as atividades para as quais você utilizava a área do Cais Mauá antes do acesso pelo Pórtico Central ser fechado: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

° ((tcle.NAOK == "1") and (conhecoria.NAOK == "Y") and (usocais.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Exercícios físicos (caminhada, corrida, andar de bicicleta, etc.)
- Admirar a paisagem
- Participação em eventos culturais (apresentações musicais, feiras, etc.)
- Lazer (encontrar amigos, passear com cachorros, tomar chimarrão, etc.)
- Trabalhava nesse local
- Uso de barcos de transporte e/ou passeio
- Outros:

7 Indique as atividades para as quais você usa atualmente a área do Cais Mauá: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

° ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Trabalha nesse local
- Uso de barcos de transporte e/ou passeio
- Outros:

8 Indique as atividades para as quais você usa a área do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

° ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Exercícios físicos (caminhada, corrida, andar de bicicleta, academia ao ar livre, esportes etc.)
- Admirar a paisagem
- Participação em eventos culturais (apresentações musicais, festas, etc.)
- Lazer (encontrar amigos, passear com cachorros, tomar chimarrão, etc.)
- Trabalha nesse local
- Passeios de barco
- Outros:

9 Indique as atividades para as quais você usa a área do Anfiteatro Pôr-do-Sol/ Trecho 2 da Orla: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

° ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Exercícios físicos (caminhada, corrida, andar de bicicleta, academia ao ar livre, etc.)
- Admirar a paisagem
- Participação em eventos culturais (apresentações musicais, festas, etc.)
- Lazer (encontrar amigos, passear com cachorros, tomar chimarrão, etc.)
- Trabalha nesse local
- Outros:

10 Indique as atividades para as quais você usa a área do Parque Marinha do Brasil e Trecho 3 da Orla: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y")

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Exercícios físicos (caminhada, corrida, andar de bicicleta, academia ao ar livre, esportes, etc.)
- Admirar a paisagem
- Participação em eventos culturais (apresentações musicais, feiras, etc.)
- Lazer (encontrar amigos, passear com cachorros, tomar chimarrão, etc.)
- Trabalha nesse local
- Outros:

11 Indique as atividades para as quais você usa a área da Orla entre o Parque Gigante e o Museu Iberê Camargo: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y")

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Exercícios físicos (caminhada, corrida, andar de bicicleta, etc.)
- Admirar a paisagem
- Lazer (encontrar amigos, passear com cachorros, tomar chimarrão, etc.)
- Outros:

12 Indique as atividades para as quais você usa a área do Protótipo do Parque Pontal: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y")

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Exercícios físicos (caminhada, corrida, andar de bicicleta, etc.)
- Admirar a paisagem
- Participação em eventos culturais (apresentações musicais, feiras, etc.)
- Lazer (encontrar amigos, passear com cachorros, tomar chimarrão, etc.)
- Trabalha nesse local
- Outros:

13 Por que você não frequenta nenhum desses espaços públicos da Orla do Guaíba em Porto Alegre? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((! is_empty(freqoria_1.NAOK) && (freqoria_1.NAOK == "0")) and ((! is_empty(freqoria_2.NAOK) && (freqoria_2.NAOK == "0")) and ((! is_empty(freqoria_3.NAOK) && (freqoria_3.NAOK == "0")) and ((! is_empty(freqoria_4.NAOK) && (freqoria_4.NAOK == "0")) and ((! is_empty(freqoria_5.NAOK) && (freqoria_5.NAOK == "0")) and ((! is_empty(freqoria_6.NAOK) && (freqoria_6.NAOK == "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Cais Mauá**14 O que você pensa sobre a área do Cais Mauá? ***

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Não conhece/não sabe onde fica
- A área está sem manutenção/abandonada
- Patrimônio histórico e cultural de Porto Alegre
- Está separada da cidade pelo muro da Avenida Mauá

Outros:

16/03/2020

LimeSurvey - Avaliação de projetos de intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas na orla do Guaíba em Porto A...

Aspirações e desejos da população para a área do Cais Mauá



15 O que você gostaria que existisse na área do Cais Mauá? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Área verde
- Atividades artísticas e culturais
- Bancos para sentar
- Barcos de passeio/transporte
- Barcos para exposição e visitação
- Bares
- Cafés
- Ciclovia
- Edifícios residenciais
- Equipamentos de recreação para crianças
- Feiras artesanais
- Museu
- Píer
- Praças
- Restaurantes
- Shopping
- Outros:

16/03/2020

LimeSurvey - Avaliação de projetos de intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas na orla do Guaíba em Porto A...

Conhecimento sobre o projeto proposto para a área do Cais Mauá



16 Você já ouviu falar do projeto de reforma da área do Cais Mauá proposto pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil? (figuras acima) *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

° ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")) and (conheciorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")) and (conheciorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")) and (conheciorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")) and (conheciorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")) and (conheciorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")) and (conheciorla.NAOK == "Y"))))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Sim
 Não

17 O quê você ouviu falar sobre esse projeto de reforma do Cais Mauá? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

° ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conheciorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conheciorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conheciorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conheciorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conheciorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conheciorla.NAOK == "Y"))))

Por favor, coloque sua resposta aqui:

18 Onde você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Cais Mauá? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conhecorla.NAOK == "Y"))
```

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Na TV, jornais, revistas
- Em páginas oficiais do Consórcio Cais Mauá do Brasil
- Em páginas oficiais do Governo do Estado do RS ou da Prefeitura Municipal de Porto Alegre
- Em uma audiência pública
- Em blogs/ páginas de opinião
- Outros:

19 Quando você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Cais Mauá? (mês/ano aproximadamente) *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conprojcais.NAOK == "Y") and (conhecorla.NAOK == "Y"))
```

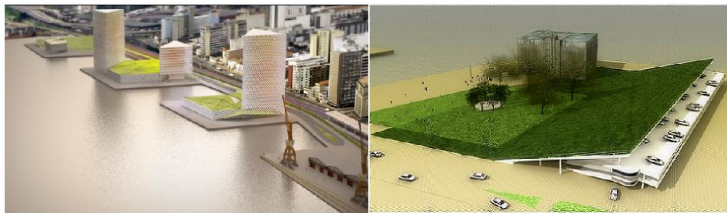
Por favor, coloque sua resposta aqui:

Avaliação do projeto proposto para a área do Cais Mauá pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil - Docas

Questões relacionadas ao projeto de reforma do Cais Mauá (disponível no site do Consórcio Cais Mauá do Brasil), constituído por 3 setores, nomeadamente: Setor Docas, Setor Armazéns, e Setor Gasômetro (figura abaixo):



Com relação ao setor Docas (figuras abaixo), opine sobre os itens a seguir:



20 Construção de 3 edifícios de até 100m de altura para uso como escritórios e hotel: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
- Adequada
- Nem adequada nem inadequada
- Inadequada
- Muito inadequada

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

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Aparência moderna para a cidade
- Descaracterização do patrimônio histórico e cultural da área
- Geração de empregos
- Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba
- Maior circulação de pessoas na área
- Privatização de área pública
- Atração de turistas
- Outros:

22 Restauração do prédio antigo na terceira doca para uso como centro de eventos (convenções, atividades culturais) *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

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

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Maior circulação de pessoas na área
- Atração de turistas
- Ampliação da oferta de atividades culturais
- Facilidade de acesso ao centro de eventos
- Dificuldade de acesso ao centro de eventos
- Outros:

24

Restauração de praça com 4,2 mil metros quadrados na terceira doca: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

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

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Necessidade de mais praças no Centro
- Ampliação de espaço disponível para lazer ao ar livre
- Manutenção do patrimônio histórico e cultural
- Manutenção de área verde no local
- Preocupação com a segurança no local
- Outros:

26 Construção de estacionamento com 2.036 vagas na terceira doca: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))
```

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

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

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))
```

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Necessidade de mais estacionamentos no Centro
- Existência de muitos estacionamentos no Centro
- Facilitar o acesso ao Cais Mauá
- Dificultar o acesso ao Cais Mauá
- Incentivo ao uso de automóveis particulares

Outros:

Avaliação do projeto proposto para a área do Cais Mauá pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil - Armazéns

Questões relacionadas ao projeto de reforma do Cais Mauá (disponível no site do Consórcio Cais Mauá do Brasil), constituído por 3 setores, nomeadamente: Setor Docas, Setor Armazéns, e Setor Gasômetro (figura abaixo):



Com relação ao setor Armazéns (figura abaixo), opine sobre os itens a seguir:



28 Restauração e iluminação de guindastes históricos: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

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

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Manutenção do patrimônio histórico e cultural da área
- Ausência de necessidade de manter os guindastes
- Maior iluminação no local
- Preocupação com o risco de acidentes
- Atração de turistas
- Outros:

33 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))
```

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Geração de empregos
- Maior circulação de pessoas na área
- Atração de turistas
- Privatização de área pública
- Incompatibilidade entre patrimônio histórico e lojas de decoração e serviços
- Compatibilidade entre patrimônio histórico e lojas de decoração e serviços
- Outros:

34 Realização de eventos (casamentos, convenções de empresas, seminários, leilões) (armazém A6): *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))
```

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

35 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))
```

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Necessidade de mais espaços para eventos na área central
- Restrição do acesso público ao Cais em função dos eventos
- Facilidade de acesso aos eventos devido à localização do Cais Mauá
- Dificuldade de acesso aos eventos devido à localização do Cais Mauá
- Possibilidade dos eventos aproveitarem a paisagem
- Geração de empregos
- Outros:

36 Praça de alimentação (armazém B1): *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))
```

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

37 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```

*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

```

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Proximidade entre opções de alimentação e espaços de lazer
- Atração de pessoas para o local
- Possibilidade de usufruir da vista para o Guaíba
- Poluição ambiental gerada pela comercialização de alimentos
- Geração de empregos
- Outros:

38 Terminal para barcos de turismo e transporte (armazém B3): *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```

*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

```

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

39 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```

*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

```

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Ampliação das opções para acesso ao local
- Atração de turistas
- Maior exploração do Guaíba para transporte hidroviário
- Outros:

40

Com relação ao setor Armazéns, opine sobre a restauração do prédio demonstrado na figura a seguir:



Restauração de prédio antigo existente entre os armazéns para uso como hotel: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
- Adequada
- Nem adequada nem inadequada
- Inadequada
- Muito inadequada

41 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Atração de turistas
- Restrição do acesso público ao prédio em função do uso como hotel
- Necessidade de mais hotéis na área central
- Manutenção do patrimônio histórico e cultural
- Descaracterização do patrimônio histórico e cultural
- Geração de empregos
- Preocupação com as condições da estrutura do prédio
- Outros:

Avaliação do projeto proposto para a área do Cais Mauá pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil - Gasômetro

Questões relacionadas ao projeto de reforma do Cais Mauá (disponível no site do Consórcio Cais Mauá do Brasil), constituído por 3 setores, nomeadamente: Setor Docas, Setor Armazéns, e Setor Gasômetro (figura abaixo):



Com relação ao setor Gasômetro (figura abaixo), opine sobre os itens a seguir:



42 Construção de shopping center: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

43 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre
- Geração de empregos
- Aparência moderna para a cidade
- Descaracterização do patrimônio histórico e cultural da área
- Manutenção do patrimônio histórico e cultural da área
- Atração de pessoas para o local
- Outros:

16/03/2020

LimeSurvey - Avaliação de projetos de intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas na orla do Guaíba em Porto A...

Avaliação do projeto proposto pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil - espaços abertos



Com relação aos espaços abertos do Cais Mauá (figuras acima):

44 O que você acha da instalação de 10 Praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
- Adequada
- Nem adequada nem inadequada
- Inadequada
- Muito inadequada

45 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Atração de pessoas para o local
- Ampliação da quantidade de área verde no local
- Preocupação com a segurança no local
- Disponibilização de áreas com acesso público
- Outros:

16/03/2020

LimeSurvey - Avaliação de projetos de intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas na orla do Guaíba em Porto A...

Avaliação do projeto proposto pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil - usos temporários do Cais Mauá**46 O que você acha sobre o uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias (como estruturas para eventos esportivos, circos, parques de diversão e feiras orgânicas)? ***

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```

*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

```

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

47 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```

*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

```

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Maior circulação de pessoas na área
- Atração de turistas
- Oferta de atividades inexistentes na área central
- Riscos de dano ao patrimônio histórico e cultural

Outros:

Avaliação geral do projeto para o Cais Mauá

48 O que você achou desse projeto para a área do Cais Mauá? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y")

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

49 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y")

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Manutenção do patrimônio histórico e cultural
- Descaracterização do patrimônio histórico e cultural
- Aparência moderna para a cidade
- Exploração comercial do patrimônio histórico e cultural
- Maior facilidade para acessar às paisagens naturais da orla
- Maior dificuldade para acessar às paisagens naturais da orla
- Outros:

16/03/2020

LimeSurvey - Avaliação de projetos de intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas na orla do Guaíba em Porto A...

Espaço para livre opinião**50 Você gostaria de comentar mais alguma coisa sobre esse projeto para o Cais Mauá?**

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))
```

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Trecho 1 da Orla**51 O que você pensa sobre a área do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla? ***

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0")))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0")))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0")))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0")))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0")))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0")))) and (conhecorla.NAOK == "Y")

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Não conhece/não sabe onde fica
- Local para ver o pôr do sol e para ter contato com a natureza
- Local para lazer com amigos e/ou família
- Local para prática de exercícios físicos
- Ponto turístico de Porto Alegre
- Outros:

Aspirações e desejos da população para o Trecho 1 da Orla



52 O que você gostaria que existisse na área do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

° ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Academia ao ar livre
- Área verde
- Atividades artísticas e culturais
- Bancos para sentar
- Barcos de passeio
- Bares
- Cafés
- Ciclovia
- Edifícios residenciais
- Equipamentos de recreação para crianças
- Mirantes
- Pista para caminhada
- Pista de skate
- Quadras esportivas
- Restaurantes
- Shopping
- Outros:

Conhecimento sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla

53 Você ouviu falar do projeto de reforma da área do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla, elaborado pelo escritório de Jaime Lerner contratado pela Prefeitura de Porto Alegre? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Sim
- Não

54 O quê você ouviu falar sobre esse projeto de reforma do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y"))

Por favor, coloque sua resposta aqui:

55 Onde você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Na TV, jornais, revistas
- Em páginas oficiais do escritório de Jaime Lerner
- Em páginas oficiais do Governo do Estado do RS ou da Prefeitura Municipal de Porto Alegre
- Em uma audiência pública
- Em blogs/ páginas de opinião
- Outros:

56 Quando você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla? (mês/ano aproximadamente) *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") and (ouvtrec1.NAOK == "Y"))

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Avaliação do Trecho 1 da Orla - equipamentos para contemplação

Com relação aos equipamentos para contemplação, opine sobre os ítems a seguir:

57

Implantação de arquibancadas (figura abaixo):



Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

° ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
 Adequada
 Nem adequada nem inadequada
 Inadequada
 Muito inadequada

58 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

° ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Maior disponibilidade de espaços para sentar
 Desconforto para sentar nos espaços das arquibancadas
 Possibilidade de apreciar a paisagem a partir das arquibancadas
 Colocação de muito concreto
 Outros:

59

Implantação de mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba (figuras abaixo):

*

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
- Adequada
- Nem adequada nem inadequada
- Inadequada
- Muito inadequada

60 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Formato agradável de curvas/ondas
- Formato desagradável de curvas/ondas
- Possibilidade de apreciar a paisagem
- Possibilidade de ter contato mais aproximado com a natureza
- Outros:

Avaliação do Trecho 1 da Orla - bares e restaurante

Com relação aos bares e restaurantes, opine sobre os itens a seguir:

61

Implantação de 4 bares (figura abaixo):



Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
- Adequada
- Nem adequada nem inadequada
- Inadequada
- Muito inadequada

62 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Possibilita opções de alimentação e/ou bebidas próximas ao local de lazer
- Falta de elementos da cultura local nos bares
- Possibilitam o uso diurno e noturno do local
- Atração de pessoas para o local
- Apresentações musicais nos bares prejudicam a tranquilidade do local
- Apresentações musicais nos bares geram animação no local
- Preços altos dos alimento e/ou bebidas
- Outros:

63

Implantação de restaurante panorâmico (figura abaixo):

*

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")) and (conhecoria.NAOK == "Y"))))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
- Adequada
- Nem adequada nem inadequada
- Inadequada
- Muito inadequada

64 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")) and (conhecoria.NAOK == "Y"))))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Possibilita opção de alimentação próxima ao local de lazer
- Arquitetura diferente
- Possibilita o uso diurno e noturno do local
- Atração de pessoas para o local
- Preços altos dos alimentos e/ou bebidas
- Incentivo ao turismo
- Outros:

Avaliação do Trecho 1 da Orla - ancoradouro

65

O que você acha da implantação de ancoradouro para barcos de passeios turísticos? (figura abaixo)

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```

*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

```

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
 Adequada
 Nem adequada nem inadequada
 Inadequada
 Muito inadequada

66 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```

*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

```

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Preços altos dos passeios turísticos
 Preços baixos dos passeios turísticos
 Atração de pessoas para o local
 Permite apreciar a paisagem
 Poluição gerada pelos barcos
 Permite o contato com o Guaíba
 Incentivo ao turismo

Outros:

16/03/2020

LimeSurvey - Avaliação de projetos de intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas na orla do Guaíba em Porto A...

Avaliação do Trecho 1 da Orla - equipamentos para exercícios físicos

Com relação aos equipamentos esportivos, opine sobre os itens a seguir:

67

Implantação de ciclovia (figura abaixo):



Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
- Adequada
- Nem adequada nem inadequada
- Inadequada
- Muito inadequada

68 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Atração de pessoas para o local
- Estímulo à prática de exercícios físicos
- Delimitação de uma área exclusiva para o tráfego de bicicletas
- Estímulo ao uso de meios de transporte sustentáveis
- Outros:

69

Implantação de quadras esportivas (figura abaixo):

*

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
- Adequada
- Nem adequada nem inadequada
- Inadequada
- Muito inadequada

70 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Estímulo à pratica de exercícios físicos
- Atração de pessoas para o local
- Disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas
- Possibilidade de uso diurno e noturno do local
- Outros:

71

Implantação de academia ao ar livre (figura abaixo):

*

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
- Adequada
- Nem adequada nem inadequada
- Inadequada
- Muito inadequada

72 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas
- Atração de pessoas para o local
- Estímulo à prática de exercícios físicos
- Falta de manutenção adequada dos equipamentos
- Outros:

Avaliação do Trecho 1 da Orla - equipamentos de recreação infantil

73

O que você pensa sobre a implantação de equipamentos de recreação infantil? (figura abaixo)



*

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

(((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
- Adequada
- Nem adequada nem inadequada
- Inadequada
- Muito inadequada

74 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

(((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Tornar o local adequado para lazer em família
- Oportunidades de lazer específicas para crianças
- Estímulo à prática de atividades de lazer infantil ao ar livre
- Possibilita o contato das crianças com a natureza
- Falta de manutenção adequada dos equipamentos
- Outros:

Avaliação do Trecho 1 da Orla - iluminação

75

Como você avalia a iluminação da área? (figuras abaixo)



*

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

(((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
- Adequada
- Nem adequada nem inadequada
- Inadequada
- Muito inadequada

76 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

(((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Possibilidade de uso noturno da área
- Aumento da sensação de segurança no local
- Falta de manutenção adequada dos equipamento de iluminação
- As luzes tornam o local mais bonito
- Outros:

Avaliação do Trecho 1 da Orla - vegetação

77

O que você acha da vegetação da área? (figura abaixo)



Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

(((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequada
- Adequada
- Nem adequada nem inadequada
- Inadequada
- Muito inadequada

78 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

(((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Existência de poucas áreas com sombra
- Existência de muitas áreas com sombra
- As árvores dificultam a visão do Guaíba
- A quantidade de grama é insuficiente
- A quantidade de grama é suficiente
- Outros:

Avaliação do Trecho 1 da Orla**79 O que você achou do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla? ***

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

80 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Facilidade para usufruir das paisagens naturais da orla
- Dificuldade para usufruir das paisagens naturais da orla
- Falta de manutenção do espaço
- Boa manutenção do espaço
- Presença de muitas pessoas no local
- Outros:

Espaço para livre opinião**81 Você gostaria de comentar mais alguma coisa sobre essa área do Trecho 1 da Orla do Guaíba?**

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0")))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0")))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0")))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0")))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0")))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0")))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Pontal do Estaleiro**82 O que você pensa sobre a área do Pontal do Estaleiro/ Estaleiro Só? ***

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))
```

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Não conhece/não sabe onde fica
- Área de uma antiga empresa construtora de navios
- Possui uma vista bonita para o Guaíba/ pôr do sol
- Novo espaço agradável para lazer ao ar livre
- Área de um novo empreendimento imobiliário
- Outros:

Aspirações e desejos da população para a área do Pontal do Estaleiro/ Estaleiro Só**83 O que você gostaria que existisse na área do Pontal do Estaleiro/Estaleiro Só? (área contornada nas figuras acima) ***

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0")))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Área para uso de jet ski
- Área verde
- Bares
- Cafés
- Ciclovia
- Edifícios residenciais
- Equipamentos de recreação para crianças
- Estacionamentos
- Hotel
- Museu náutico
- Pista para caminhada
- Praça
- Quadras esportivas
- Quiosques de alimentação
- Restaurantes
- Shopping
- Outros:

Conhecimento sobre o projeto proposto para a área do Pontal do Estaleiro

84 Você já ouviu falar do projeto do empreendimento "Pontal" proposto pelas empresas BMPAR e Melnick Even? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Sim
 Não

85 O quê você ouviu falar sobre o projeto Pontal? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, coloque sua resposta aqui:

86 Onde você ouviu falar isso sobre esse projeto do empreendimento "Pontal"? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Na TV, jornais, revistas;
 Em páginas oficiais da Melnick Even ou BMPAR;
 Em páginas oficiais do Governo do Estado do RS ou da Prefeitura Municipal de Porto Alegre;
 Em uma audiência pública;
 Em blogs/ páginas de opinião;
 Outros:

87 Quando você ouviu falar isso sobre o projeto Pontal? (mês/ano aproximadamente) *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhponta.NAOK == "Y") and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Por favor, coloque sua resposta aqui:

Avaliação do projeto proposto para a área Pontal do Estaleiro

Com relação ao projeto do empreendimento "Pontal" (figuras abaixo), disponível no site do empreendimento "Pontal", opine sobre os itens a seguir:



88 Construção de parque público na orla: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
 * ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

89 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
 * ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Ampliação das opções de lazer ao ar livre na orla
- Ampliação de áreas verdes
- Redução de áreas verdes
- Preocupação com a segurança no local
- Disponibilização de área com acesso público
- Outros:

90 Construção de shopping com 3 pavimentos junto ao parque público na orla: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
 * ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

91 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))
```

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre
- Geração de empregos
- Aparência moderna para a cidade
- Descaracterização da paisagem natural
- Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba
- Maior circulação de pessoas na área
- Existência de outro shopping em área próxima
- Impactos ambientais causados pelo shopping
- Outros:

92 Construção de edifício comercial (com escritórios, hotel, espaço para eventos e centro médico particular) com 23 pavimentos de altura junto ao parque da orla: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))
```

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

93 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
*((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))
```

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Diversidade de usos no mesmo edifício
- Possibilidade de uso diurno e noturno do local
- Geração de empregos
- Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba
- Aparência moderna para a cidade
- Impactos ambientais
- Outros:

Obrigações da empresa para a implantação do empreendimento

94 Com relação a algumas obrigações da empresa para a implantação do empreendimento, o que você acha sobre obras referentes ao acesso ao local (vias locais no entorno do shopping, colocação de estações de transporte coletivo, ciclovias, vagas de estacionamento público e paraciclos): *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))
```

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

95 Indique a(s) principal(is) razão(ões) que justifique(m) sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecoria.NAOK == "Y"))
```

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Possibilitam melhor acesso ao empreendimento e ao parque
- Geram dificuldades de acesso ao empreendimento e ao parque
- Melhoria do trânsito de veículos e pedestres na região
- Dificuldade para o trânsito de veículos e pedestres na região
- Necessidade de compensar os impactos causados pela construção do empreendimento
- Outros:

Avaliação geral do projeto para o Pontal do Estaleiro**96 O que você achou desse projeto para a área do Pontal do Estaleiro? ***

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Muito adequado
- Adequado
- Nem adequado nem inadequado
- Inadequado
- Muito inadequado

97 Indique a(s) principal(is) razões que justifiquem sua resposta: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_1.NAOK) || (freqoria_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_2.NAOK) || (freqoria_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_3.NAOK) || (freqoria_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_4.NAOK) || (freqoria_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_5.NAOK) || (freqoria_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqoria_6.NAOK) || (freqoria_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))

Por favor, escolha as opções que se aplicam:

- Facilidade para acessar as paisagens naturais da orla
- Dificuldade para acessar as paisagens naturais da orla
- Danos para o meio ambiente
- Preservação do meio ambiente
- Valorização econômica da área
- Disponibilização de novos espaços de lazer na orla
- Outros:

16/03/2020

LimeSurvey - Avaliação de projetos de intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas na orla do Guaíba em Porto A...

Espaço para livre opinião**98 Você gostaria de comentar mais alguma coisa sobre esse projeto para o Pontal?**

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

```
((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_1.NAOK) || (freqorla_1.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_2.NAOK) || (freqorla_2.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_3.NAOK) || (freqorla_3.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_4.NAOK) || (freqorla_4.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_5.NAOK) || (freqorla_5.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y") or ((tcle.NAOK == "1") and ((is_empty(freqorla_6.NAOK) || (freqorla_6.NAOK != "0"))) and (conhecorla.NAOK == "Y"))
```

Por favor, coloque sua resposta aqui:

16/03/2020 LimeSurvey - Avaliação de projetos de intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas na orla do Guaíba em Porto A...

Caracterização da amostra

99 Em qual bairro você mora? (Caso não seja morador(a) de Porto Alegre, selecione "outros" e informe a cidade e o bairro) *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
*((tcle.NAOK == "1") and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Aberta dos Morros
- Agronomia
- Anchieta
- Arquipélago
- Auxiliadora
- Azenha
- Bela Vista
- Belém Novo
- Belém Velho
- Boa Vista
- Boa Vista do Sul
- Bom Fim
- Bom Jesus
- Camaquã
- Campo Novo
- Cascata
- Cavallhada
- Centro Histórico
- Chácara das Pedras
- Chapéu do Sol
- Cidade Baixa
- Coronel Aparício Borges
- Costa e Silva
- Cristal
- Cristo Redentor
- Espírito Santo
- Extrema
- Farrapos
- Farroupilha
- Floresta
- Glória
- Guarujá
- Higienópolis
- Hípica
- Humaitá
- Independência
- Ipanema
- Jardim Botânico
- Jardim Carvalho
- Jardim do Salso
- Jardim Europa
- Jardim Floresta
- Jardim Isabel
- Jardim Itu
- Jardim Leopoldina
- Jardim Lindóia
- Jardim Sabará
- Jardim São Pedro
- Lageado
- Lami
- Lomba do Pinheiro
- Mário Quintana
- Medianeira
- Menino Deus

16/03/2020 LimeSurvey - Avaliação de projetos de intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas na orla do Guaíba em Porto A...

- Moinhos de Vento
- Montserrat
- Morro Santana
- Navegantes
- Nonoai
- Parque Santa Fé
- Partenon
- Passo da Areia
- Passo das Pedras
- Pedra Redonda
- Petrópolis
- Pitinga
- Ponta Grossa
- Praia de Belas
- Restinga
- Rio Branco
- Rubem Berta
- Santa Cecília
- Santa Maria Goretti
- Santa Rosa de Lima
- Santa Tereza
- Santana
- Santo Antônio
- São Caetano
- São Geraldo
- São João
- São Sebastião
- Sarandi
- Serraria
- Sétimo Céu
- Teresópolis
- Três Figueiras
- Tristeza
- Vila Assunção
- Vila Conceição
- Vila Ipiranga
- Vila Jardim
- Vila João Pessoa
- Vila Nova
- Vila São José
- Outros

100 Escolaridade: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:
*((tcle.NAOK == "1") and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Ensino fundamental incompleto
- Ensino fundamental completo
- Ensino médio incompleto
- Ensino médio completo
- Ensino superior incompleto
- Ensino superior completo

101 Área de estudo: *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and (escol.NAOK == "5" or escol.NAOK == "6") and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Arquitetura e urbanismo
- Design, artes ou publicidade e propaganda
- Outros

102 Sexo *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Feminino
- Masculino

103 Idade *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- De 18 a 24 anos
- De 25 a 39 anos
- De 40 a 59 anos
- 60 anos ou mais

104 Na sua casa residem crianças de até 12 anos de idade? *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Sim
- Não

105 Renda individual *

Só responder essa pergunta sob as seguintes condições:

* ((tcle.NAOK == "1") and (conhecoria.NAOK == "Y"))

Favor escolher apenas uma das opções a seguir:

- Não possui renda (R\$ 0,00)
- até 3 salários mínimos (até R\$ 2.994,00)
- mais de 3 até 5 salários mínimos (R\$ 2.994,01 a R\$ 4.990,00)
- mais de 5 até 10 salários mínimos (R\$ 4.990,01 a R\$ 9.980,00)
- mais de 10 salários mínimos (mais de R\$ 9.980,01)

16/03/2020 LimeSurvey - Avaliação de projetos de intervenções urbanas envolvendo parcerias público-privadas na orla do Guaíba em Porto A...

Muito obrigada!

Enviar questionário
Obrigado por ter preenchido o questionário.

APÊNDICE J – DADOS DE COMENTÁRIOS DE OPINIÃO PÚBLICA SOBRE OS PROJETOS

Tabela J.1.: Opiniões sobre os projetos identificadas em levantamento de arquivo em comentários de páginas virtuais

Opiniões sobre o projeto para o Cais Mauá		Opiniões sobre o projeto para o Trecho 1 da Orla		Opiniões sobre o projeto para o Pontal do Estaleiro	
Favoráveis	77 (40,5)	Favoráveis	100 (92,6)	Favoráveis	48 (38,4)
Desfavoráveis	82 (43,2)	Desfavoráveis	0 (0)	Desfavoráveis	44 (35,2)
Não identificado	31 (16,3)	Não identificado	8 (7,4)	Não identificado	33 (26,4)
Total	190 (100)	Total	108 (100)	Total	125 (100)

Nota: as opiniões referidas como “não identificado” foram aquelas em que não foi possível identificar claramente se o indivíduo estava se manifestando de forma favorável ou desfavorável.

Fonte: elaborada pela autora com base em Cais Mauá Oficial (2020), Orla do Gasômetro (2020) e Redação ZH (2009).

Tabela J.2.: Opiniões sobre o projeto para o Cais Mauá e justificativas identificadas

Comentários favoráveis		Comentários desfavoráveis	
Justificativas identificadas	77 (100)	Justificativas identificadas	82 (100)
Este projeto é sinônimo de progresso/ desenvolvimento	13 (16,9)	Não deseja mais shoppings	26 (31,7)
Facilitará o convívio com a orla e com seus elementos naturais	13 (16,9)	Não deseja o estacionamento/aumento de carros	16 (19,5)
Beleza do projeto	7 (9,1)	Sentem que a prioridade é o lucro de poucos/ especulação imobiliária e não o interesse coletivo dos cidadãos	12 (14,6)
Geração de empregos	7 (9,1)	Descaracterização do Cais	9 (11)
Atração turística	6 (7,8)	Não deseja as torres comerciais	8 (9,8)
Há décadas esperam por uma revitalização do Cais	6 (7,8)	Deseja que a comunidade opine sobre o destino da área	7 (8,5)
Manutenção do patrimônio histórico	6 (7,8)	Projeto destinado a um espaço para "alguns" e não para "todos"	6 (7,3)
Mais opções de lazer na cidade	5 (6,5)	O Cais deveria ser ocupado por atividades de cultura	5 (6,1)
O espaço está ocioso	5 (6,5)	Falta de transparência no projeto	5 (6,1)
Comparação com outros projetos em áreas portuárias	5 (6,5)	O projeto promoverá uma elitização do espaço do Cais	4 (4,9)
Vai revitalizar/valorizar o Centro	4 (5,2)	Questionam o conceito de "revitalização"	4 (4,9)
Projeto sem uso de dinheiro público	4 (5,2)	Não está de acordo com as necessidades da população	4 (4,9)
-	-	Estética/arquitetura do projeto	4 (4,9)
-	-	Alterações na paisagem	4 (4,9)
-	-	Sugerem uma requalificação com foco na restauração do patrimônio histórico da área	4 (4,9)
-	-	Contra o corte de árvores	3 (3,7)
-	-	Prejudica a natureza/meio ambiente	2 (2,4)

-	-	Enchentes na área inviabilizam construções	2 (2,4)
-	-	Comparação com outros projetos em áreas portuárias	2 (2,4)
-	-	O Cais não deve ser utilizado pela iniciativa privada	1 (1,2)
-	-	Custo das obras	1 (1,2)

Fonte: elaborada pela autora com base em Cais Mauá Oficial (2020)

Tabela J.3.: Opiniões sobre o projeto para o Trecho 1 da Orla e justificativas identificadas

Comentários favoráveis	
Aspectos citados	100 (100)
Sol/ pôr do sol	32 (32)
Beleza	29 (29)
Família/ amigos	21 (21)
Esportes/ exercícios	18 (18)
Lazer/ passeio	17 (17)
Fuga/relaxamento/ tranquilo/ descanso/ descontração/ meditação/ natureza	11 (11)
Restaurante/ bares/ locais para comer e beber/ quiosque	9 (9)
Guaíba/ lago	7 (7)
Piquenique/ chimarrão	7 (7)
Estrutura/ infraestrutura	6 (6)
Segurança/ policiamento	6 (6)
Andar de barco	6 (6)
Turismo	5 (5)
Limpeza	3 (3)
Iluminação/ luzes no chão	3 (3)
Noite/ dia e noite	2 (2)
Acessibilidade/ fácil de chegar	2 (2)
Organização	2 (2)

Fonte: elaborada pela autora com base em Orla do Gasômetro (2020)

Tabela J.4.: Opiniões sobre o projeto para o Pontal do Estaleiro e justificativas identificadas

Comentários favoráveis		Comentários desfavoráveis	
Justificativas identificadas	48 (100)	Justificativas identificadas	44 (100)
A área atualmente está abandonada, sem manutenção/ acumulando lixo	10 (20,8)	A orla não deve ter prédios/construções	10 (22,7)
Contra o "atraso" da cidade/ em nome do progresso, do desenvolvimento da cidade	10 (20,8)	O empreendimento foca no benefício de poucas pessoas, que possuem alto poder aquisitivo	8 (18,2)
Vai tornar a cidade/ a área mais bonita	9 (18,7)	Preservação da natureza/áreas verdes/meio-ambiente	7 (15,9)
Vai tornar a área acessível para todos	8 (16,7)	Impactos ambientais do empreendimento	7 (15,9)
O governo nunca fez nada na área ou não tem capacidade para fazer	6 (12,5)	Defendem a provisão de áreas de acesso público, para lazer e convivência na área	7 (15,9)
Vai gerar empregos	6 (12,5)	Contrapõem a ideia de construções e edifícios como sinônimos de desenvolvimento (desenvolvimento a partir de um espaço público, coletivo)	4 (9,1)
Relacionam parques/praças/áreas verdes à criminalidade, drogas	6 (12,5)	O empreendimento restringirá o acesso a área	3 (6,8)

O uso misto evitaria que a área ficasse abandonada à noite ou nos finais de semana	5 (10,4)	O empreendimento favorece a especulação imobiliária	3 (6,8)
Os espaços de lazer (mirante, praça, ciclovia) e os usos comerciais (lojas, restaurantes, bares) permitirão disfrutar do local	4 (8,3)	A execução do projeto abriria precedentes para mais construções na orla	3 (6,8)
A área é propriedade privada	3 (6,2)	Projeto contraria o disposto em leis, como o plano diretor e leis ambientais	3 (6,8)
A área deve ser elitizada	2 (4,2)	Privatização/restricção do acesso à paisagem	2 (4,5)
Valorização do bairro	2 (4,2)	Aumento do trânsito de veículos na região	2 (4,5)
A orla de Porto Alegre tem extensão suficientemente grande para contemplar áreas de preservação e também de exploração comercial	1 (2,1)	O poder público deveria recuperar a propriedade da área para que esta parte da orla também fosse pública	2 (4,5)
Pelas obras de contrapartida oferecidas pela empresa	1 (2,1)	Vilas foram removidas do local previamente	2 (4,5)
As obras serão realizadas com dinheiro privado	1 (2,1)	Possíveis conflitos dos moradores com os usuários do espaço público (no caso de ser residencial)	1 (2,3)

Fonte: elaborada pela autora com base em Redação ZH (2009)

APÊNDICE K – TABELAS COMPLEMENTARES - DADOS DO QUESTIONÁRIO

Tabela K. 1.: Imagem do Cais Mauá identificada através de questionários

O que você pensa sobre a área do Cais Mauá?	Respondentes 190 (100%)
Patrimônio histórico e cultural de Porto Alegre	143 (75,3)
A área está sem manutenção/abandonada	99 (52,1)
Está separada da cidade pelo muro da Avenida Mauá	76 (40)
Não conhece/não sabe onde fica	9 (4,7)
O acesso pela população é limitado	4 (2,1)
Área subutilizada/mal aproveitada	2 (1)
Questões políticas travam a revitalização da área	2 (1)
Gostaria de frequentá-la	1 (0,5)
A biblioteca que há nela possui alto valor histórico.	1 (0,5)
Opções de resposta ruins, não cobre a questão.	1 (0,5)

Tabela K. 2.: Aspirações e desejos da população para a área do Cais Mauá identificados através de questionários

O que você gostaria que existisse na área do Cais Mauá?	Respondentes 190 (100%)
Atividades artísticas e culturais	167 (87,9)
Bancos para sentar	152 (80)
Área verde	134 (70,5)
Ciclovias	130 (68,4)
Cafés	128 (67,4)
Feiras artesanais	127 (66,8)
Museu	111 (58,4)
Praças	111 (58,4)
Bares	105 (55,3)
Pier	104 (54,7)
Equipamentos de recreação para crianças	86 (45,3)
Barcos de passeio/transporte	85 (44,7)
Barcos para exposição e visitação	75 (39,5)
Restaurantes	75 (39,5)
Shopping	5 (2,6)
Edifícios residenciais	4 (2,1)
Todas as opções acima	1 (0,5)
Que fosse preservada, restaurada	1 (0,5)
Pista de skate/piscina com ondas	1 (0,5)
Nunca shopping grandes	1 (0,5)
Lugares de alimentação (bancas de comidas típicas), Barcos para exposição, ciclovias, pier	1 (0,5)
Estudo, aulas, alegria	1 (0,5)
Edifícios comerciais	1 (0,5)
Democratização do acesso como parte fundamental da cidade	1 (0,5)
Cooperativas	1 (0,5)
Centro de eventos	1 (0,5)

Tabela K. 3.: Informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá identificadas através de questionários

O que você ouviu falar sobre esse projeto de reforma do Cais Mauá?	Respondentes que já ouviram falar deste projeto
--	---

	116 (100)
Sobre o conteúdo do projeto (edifícios comerciais e residenciais, shopping, áreas de lazer, estacionamento, lojas, espaços culturais, restaurantes, bares, cafés, reforma dos armazéns, destruição dos armazéns)	45 (38,8)
Apenas a associação do projeto a ideias/conceitos (privatização, gentrificação, elitização, exclusão, aberração, degradação, modernização, progresso, desenvolvimento, embelezamento da cidade, nova cara para a cidade, área para a classe A, ambicioso, empreendimento grande)	26 (22,4)
Sobre o processo (licitação, PPP, superfaturamento, problemas judiciais, desvio de verbas, acordo com a prefeitura, falta de recursos do Consórcio, estudo de viabilidade, alto custo para os cofres públicos, descumprimento de prazos, obra lenta, falta de participação popular, cancelamento das obras, troca de empresas, escândalo do dinheiro)	20 (17,2)
Apenas sobre a existência do projeto ou de uma intenção de reforma, sem informações mais detalhadas	17 (14,7)
Sobre a existência de polêmicas e disputas, grupos favoráveis e contrários	5 (4,3)
Sobre problemas do projeto (inconsistente, mal elaborado, controverso, contém problemas e obscuridades)	4 (3,4)
Ja ouvi varias hisotrias de varios projetos concursos e agoras estes consorcios e todos sem a participacao da comunidade.	1 (0,9)
Não deu certo	1 (0,9)
Não cabe aqui.	1 (0,9)
De um concurso de projetos	1 (0,9)
Sem comentários.	1 (0,9)

Tabela K. 4.: Fontes das informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá identificadas através de questionários

Onde você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Cais Mauá?	Respondentes que já ouviram falar deste projeto 116 (100)
Na TV, jornais, revistas	77 (66,4)
Em blogs/ páginas de opinião	58 (50)
Em páginas oficiais do Governo do Estado do RS ou da Prefeitura Municipal de Porto Alegre	22 (19)
Em uma audiência pública	20 (17,2)
Em páginas oficiais do Consórcio Cais Mauá do Brasil	9 (7,8)
Conversas informais com conhecidos	9 (7,8)
Durante atividades em Universidades	9 (7,8)
Redes sociais	7 (6)
Reuniões públicas	1 (0,9)
Processos judiciais	1 (0,9)
Grupos de ativismo urbano	1 (0,9)
Uma merda	1 (0,9)
Não lembra	1 (0,9)

Tabela K. 5.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto proposto para o Cais Mauá, identificado através de questionários

Quando você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Cais Mauá? (mês/ano aproximadamente)	Respondentes que já ouviram falar deste projeto 116 (100)
Em 2018	25 (21,6)
Em 2019	24 (20,7)
Em 2015	12 (10,3)

Não soube informar precisamente quando	11 (9,5)
Em 2016	9 (7,8)
Em 2017	9 (7,8)
Em 2010	4 (3,4)
Em 2013	4 (3,4)
Em 2014	4 (3,4)
Em 2011	2 (1,7)
Em 2020	2 (1,7)
Não lembra	2 (1,7)
Em 1993	1 (0,9)
Sem comentários	1 (0,9)
Quando a orla foi fechada	1 (0,9)
Desde que começou esta conversa fiada de gente sem capacidade para fazer e pensamento fora do luga	1 (0,9)
Boatos desde sempre	1 (0,9)
Aproximadamente há mais de 30 anos	1 (0,9)

Tabela K. 6.: Justificativas para as avaliações da construção de 3 edifícios de até 100m de altura para uso como escritórios e hotel, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 15 (100)
Maior circulação de pessoas na área	11 (73,3)
Aparência moderna para a cidade	11 (73,3)
Geração de empregos	9 (60)
Atração de turistas	7 (46,7)
Elemento marcante para a cidade e para sua orla, localizadas num dos extremos do complexo e coerente com o argumento de contrapartida financeira	1 (6,7)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 144 (100)
Descaracterização do patrimônio histórico e cultural da área	124 (86,1)
Privatização de área pública	118 (81,9)
Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba	115 (79,9)
Uma área aterrada pode oferecer perigo à estrutura desses prédios	2 (1,4)
Prejuízos ao meio ambiente/poluição	2 (1,4)
sobrecarga numa área muito pequena	1 (0,7)
aumento de trânsito na região, que não comporta.	1 (0,7)
Infraestrutura precária da área próxima ao Guaíba (esgoto e saneamento, circulação, segurança e produção de lixo).	1 (0,7)
Desproporcionais à volumetria existente no Centro.	1 (0,7)
Área elitista/para ricos	1 (0,7)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 7.: Justificativas para as avaliações da restauração do prédio antigo na terceira doca para uso como centro de eventos, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 150 (100)
Ampliação da oferta de atividades culturais	141 (94)
Maior circulação de pessoas na área	92 (61,3)
Atração de turistas	87 (58)
Facilidade de acesso ao centro de eventos	74 (49,3)
Dificuldade de acesso ao centro de eventos	1 (0,7)
Preocupação com os custos para acesso aos eventos culturais	1 (0,7)
O espaço tem capacidade para estacionamento horizontal	1 (0,7)
A cidade sempre ganha com mais um espaço cultural, só depende de quais eventos irão ser oferecidos, e se a localização, assim como o projeto são bons e atendem as necessidades do público	1 (0,7)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 6 (100)

Dificuldade de acesso ao centro de eventos	5 (83,3)
Custo muito alto para um depósito de insignificante relevância de qualquer tipo.	1 (16,7)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 8.: Justificativas para as avaliações da restauração de praça com 4,2 mil metros quadrados na terceira doca, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 162 (100)
Necessidade de mais praças no Centro	107 (66)
Ampliação de espaço disponível para lazer ao ar livre	150 (92,6)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	123 (75,9)
Manutenção de área verde no local	129 (79,6)
Preocupação com a segurança no local	40 (24,7)
Tem uma praça com estátuas no local. É um pedaço dos anos 30-50 ainda preservado.	1 (0,6)
A vivência nos espaços garantem a vitalidade da urbanidade da cidade.	1 (0,6)
Ampliação das opções de alimentação que valorizem o contexto da cidade	1 (0,6)
Algumas praças do centro estão mal cuidadas, por isso acho importante pensar se é bom ter uma nova ou cuidar melhor das que já existem	1 (0,6)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 3 (100)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	1 (33,3)
Preocupação com a segurança no local	1 (33,3)
Custo muito alto para um depósito de insignificante relevância de qualquer tipo.	1 (33,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 9.: Justificativas para as avaliações da construção de estacionamento com 2.036 vagas na terceira doca, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 51 (100)
Facilitar o acesso ao Cais Mauá	40 (78,4)
Necessidade de mais estacionamentos no Centro	31 (60,8)
incentiva o uso de carros	6 (11,8)
Existência de muitos estacionamentos no Centro	5 (9,8)
Retirar carros particulares de circulação do centro histórico	1 (2)
Estacionamento de alto custo? Estimulemos então o transporte público de qualidade	1 (2)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 93 (100)
incentiva o uso de carros	77 (82,8)
Existência de muitos estacionamentos no Centro	37 (39,8)
Dificultar o acesso ao Cais Mauá	24 (25,8)
Necessidade de mais estacionamentos no Centro	2 (2,1)
Retirar carros particulares de circulação do centro histórico	2 (2,1)
A área tem uma paisagem muito bonita e não devia ser ocupada com carros.	2 (2,1)
Facilitar o acesso ao Cais Mauá	1 (1,1)
Usar veículos públicos ou aplicativos para as pessoas poderem aproveitar os bares e os eventos sem colocar em risco a vida de outras por uso de bebidas	1 (1,1)
Tem que ter mais área verde, e não mais estacionamento	1 (1,1)
Sou usuário de bicicleta e contra carros	1 (1,1)
Privatização	1 (1,1)
Política de mobilidade urbana ultrapassada, poluente e insustentável	1 (1,1)
Estraga o espaço de lazer	1 (1,1)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 10.: Justificativas para as avaliações da restauração e iluminação de guindastes históricos, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 151 (100)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural da área	145 (96)
Maior iluminação no local	119 (78,8)
Atração de turistas	65 (43)
Preocupação com o risco de acidentes	26 (17,2)
Ausência de necessidade de manter os guindastes	2 (1,3)
Manterá um charme com toque industrial, mantendo também a história da cidade.	1 (0,7)
Elementos característicos do lugar que devem ser apresentados para a população como memória. Patrimônio histórico e cultural tombado.	1 (0,7)
Beleza	1 (0,7)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 3 (100)
Ausência de necessidade de manter os guindastes	2 (66,7)
Preocupação com o risco de acidentes	2 (66,7)
Custo muito alto para um equipamento de pouca significância.	1 (33,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 11.: Justificativas para as avaliações do uso dos armazéns para atividades de cultura e arte popular, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 156 (100)
Ampliação do acesso à atividades de cultura e arte popular	145 (92,4)
Uso público dos armazéns	134 (85,9)
Compatibilidade entre patrimônio histórico e usos culturais	125 (80,1)
Atração de pessoas para o local	124 (79,5)
É necessário a realização de permanentes feiras de cultura e arte popular para a garantia da manutenção do espaço, efetivação do mesmo como patrimônio vivido e valorização da cultura local e brasil	1 (0,6)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 3 (100)
Atividade cultura ok, mas arte popular discordo	1 (33,3)
acredito que nao teria a demanda necessária para preencher a área	1 (33,3)
População que produz esse material não tem comportamento adequado para utilizar um espaço tão qualificado. Acúmulo de lixo e descaracterização dos ambientes. Tem que privatizar e pagar os custos de man	1 (33,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 12.: Justificativas para as avaliações do uso dos armazéns para comércios - lojas de decoração e serviços, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 75 (100)
Geração de empregos	66 (88)
Maior circulação de pessoas na área	57 (76)
Atração de turistas	53 (70,7)
Compatibilidade entre patrimônio histórico e lojas de decoração e serviços	34 (45,3)
Privatização de área pública	5 (6,7)
Talvez pensar em um espaço menor para comércio e maior para eventos culturais	1 (1,3)
Quem vai ser o proprietário???	1 (1,3)
Pode ser uma forma de manter financeiramente o cais, através dos aluguéis	1 (1,3)
Adequado se incentivo ao pequeno comerciante, artesanal, produtor orgânico...	1 (1,3)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 50 (100)
Incompatibilidade entre patrimônio histórico e lojas de decoração e serviços	45 (90)
Privatização de área pública	42 (84)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 13.: Justificativas para as avaliações do uso dos armazéns para realização de eventos, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 65 (100)
Possibilidade dos eventos aproveitarem a paisagem	44 (67,7)
Geração de empregos	33 (50,8)
Necessidade de mais espaços para eventos na área central	32 (49,2)
Facilidade de acesso aos eventos devido à localização do Cais Mauá	30 (46,1)
Restrição do acesso público ao Cais em função dos eventos	4 (6,1)
Bancar a manutenção do espaço criado.	2 (3,1)
sustentabilidade	1 (1,5)
Poderiam ser dois armazéns até.	1 (1,5)
Depende do tipo de evento	1 (1,5)
Como a área é extensa é possível ter essas atividades nos espaço, até porque são ações que também aproximam a população ao patrimônio.	1 (1,5)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 62 (100)
Restrição do acesso público ao Cais em função dos eventos	59 (95,1)
Dificuldade de acesso aos eventos devido à localização do Cais Mauá	4 (6,4)
Privatização do espaço, somente um público selecionado acessaria o espaço e a paisagem	2 (3,2)
Necessidade de mais espaços para eventos na área central	1 (1,6)
Possibilidade dos eventos aproveitarem a paisagem	1 (1,6)
Sem comentários	1 (1,6)
Já existem locais para isso, como hotéis e centros de convenç	1 (1,6)
Deve ser um espaço de acesso a todos, não apenas aqueles que terão condições financeiras.	1 (1,6)
A ideia é manter o patrimônio histórico e cultural e não tornar um espaço de lucro.	1 (1,6)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 14.: Justificativas para as avaliações do uso dos armazéns para praça de alimentação, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 135 (100)
Proximidade entre opções de alimentação e espaços de lazer	114 (84,4)
Possibilidade de usufruir da vista para o Guaíba	111 (82,2)
Atração de pessoas para o local	103 (76,3)
Geração de empregos	74 (54,8)
Poluição ambiental gerada pela comercialização de alimentos	4 (3)
Desde que cuidem do meio ambiente	1 (0,7)
Depende do projeto, se bem feito e minimizando impactos pode ser bom para a cidade.	1 (0,7)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 11 (100)
Poluição ambiental gerada pela comercialização de alimentos	11 (100)
Tudo bem existir um local para alimentação por pe	1 (9,1)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 15.: Justificativas para as avaliações do uso dos armazéns para terminal para barcos de turismo e transporte, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 141 (100)
Ampliação das opções para acesso ao local	113 (80,1)
Maior exploração do Guaíba para transporte hidroviário	109 (77,3)

Atração de turistas	104 (73,7)
Tudo bem existir um local para alimentação, mas nada exagerado que possa atrapalhar a visitação.	1 (0,7)
Temos que incentivar o uso integral do Guaíba para transporte e lazer	1 (0,7)
Se instalado, seria o local ideal, o mais distante possível dos demais equipamentos	1 (0,7)
O aproveitamento do transporte hidroviário é positivo, na medida em que influencia na manutenção do meio ambiente	1 (0,7)
Desde que haja um projeto sobre: turistas conscientes e não turistas de consumo	1 (0,7)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 5 (100)
Maior exploração do Guaíba para transporte hidroviário	5 (100)
Para quem?	1 (20)
Já tem no gasômetro	1 (20)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 16.: Justificativas para as avaliações da restauração de prédio antigo existente entre os armazéns para uso como hotel, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 55 (100)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	46 (83,6)
Atração de turistas	40 (72,7)
Geração de empregos	28 (50,9)
Preocupação com as condições da estrutura do prédio	17 (30,9)
Necessidade de mais hotéis na área central	11 (20)
Restrição do acesso público ao prédio em função do uso como hotel	8 (14,5)
Descaracterização do patrimônio histórico e cultural	4 (7,3)
Uso do espaço por uma entidade que consiga fazer a manutenção do equipamento.	1 (1,8)
A biblioteca dele deveria ser mantida! e seu térreo se tornar público. E deveria continuar sendo um prédio com repartições públicas de setores do estado.	1 (1,8)
Tudo depende do projeto, pode ser bom, se mantiver patrimônio e revitalizar de forma democrática o acesso ao cais.	1 (1,8)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 81 (100)
Restrição do acesso público ao prédio em função do uso como hotel	67 (82,7)
Descaracterização do patrimônio histórico e cultural	60 (74,1)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	11 (13,6)
Preocupação com as condições da estrutura do prédio	11 (13,6)
O prédio deveria abrigar algum uso de acesso público (espaço educativo/cultural, museu)	6 (7,4)
Atração de turistas	4 (4,9)
Tornar privado algo público com tanto valor cultural e histórico pra nossa cidade não deveria ser a primeira opção do projeto	1 (1,2)
Seria legal, sim, mas não seria algo acessível e etc	1 (1,2)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 17.: Justificativas para as avaliações da construção de shopping center, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 14 (100)
Atração de pessoas para o local	10 (71,4)
Geração de empregos	10 (71,4)
Aparência moderna para a cidade	8 (57,1)
Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre	4 (28,6)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural da área	3 (21,4)
Descaracterização do patrimônio histórico e cultural da área	2 (14,3)

Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 136 (100)
Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre	123 (90,4)
Descaracterização do patrimônio histórico e cultural da área	122 (89,7)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural da área	8 (5,9)
Existência de muitos outros shoppings na cidade	7 (5,1)
Aparência moderna para a cidade	4 (2,9)
Maior poluição ambiental	2 (1,5)
Geração de empregos	1 (0,7)
Atração de pessoas para o local	1 (0,7)
Um absurdo	1 (0,7)
Isso é privatizar uma área pública e destruir área verde.	1 (0,7)
Incentivo massivo a utilização de automóvel e desconexão do centro de compras com o tecido da cidade	1 (0,7)
Aumento do trânsito de veículos em um local que já está saturado	1 (0,7)
Inadequação volumétrica do prédio com o local onde foi proposto.	1 (0,7)
Espaço já destinado ao lazer à população da cidade.	1 (0,7)
Elitização da área, valores voltados para o consumo	1 (0,7)
Prioriza um modelo de lazer elitista e que cria uma relação artificial e de distanciamento com o rio. O rio torna-se apenas paisagem...	1 (0,7)
Chinelagem	1 (0,7)
Bloqueio da vista na ponta da orla	1 (0,7)
Absolutamente desnecessária a construção de uma estrutura desse porte.	1 (0,7)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 18.: Justificativas para as avaliações da instalação de 10 Praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	
Total 146 (100)	
Ampliação da quantidade de área verde no local	136 (93,1)
Disponibilização de áreas com acesso público	118 (80,8)
Atração de pessoas para o local	114 (78,1)
Preocupação com a segurança no local	47 (32,2)
Tendo manutenção periódica é uma ótima proposta, se ficar abandonado como várias outras coisas na cidade é preferível nem fazer.	1 (0,7)
Sempre temos que pensar na democratização, acesso universal do espaço.	1 (0,7)
Quanto mais gente na rua, melhor!	1 (0,7)
Modernidade, de certa forma	1 (0,7)
Disponibilizar lugares para realização de exercícios físicos, gerar saúde e bem estar para a população.	1 (0,7)
Conforto ambiental melhorado.	1 (0,7)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	
Total 4 (100)	
Atração de pessoas para o local	1 (25)
Ampliação da quantidade de área verde no local	1 (25)
Preocupação com a segurança no local	1 (25)
Disponibilização de áreas com acesso público	1 (25)
Deterioração do local pelos frequentadores, falta de zelo pelo público, falta de segurança e abandono do local.	1 (25)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 19.: Justificativas para as avaliações do uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	
Total 121 (100)	
Maior circulação de pessoas na área	101 (83,5)
Oferta de atividades inexistentes na área central	98 (81)

Atração de turistas	80 (66,1)
Riscos de dano ao patrimônio histórico e cultural	6 (4,9)
Maior uso da população.	1 (0,8)
Maior facilidade de acesso geográfico a alimentos orgânicos e outras opções de lazer.	1 (0,8)
Incentivar a vida ao ar livre, cultura e esportes.	1 (0,8)
Expansão das opções de lazer sazonalmente	1 (0,8)
Acho importante, entretanto se for instalação temporária o que será feito quando não tiver eventos?	1 (0,8)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 20 (100)
Riscos de dano ao patrimônio histórico e cultural	16 (80)
Maior circulação de pessoas na área	1 (5)
Sempre há prejuízo à área sem a responsabilização do usuário.	1 (5)
Restrição de acesso público gratuito	1 (5)
Privatização	1 (5)
Feiras orgânicas eu acho okay, só depende da frequência e da dimensão, prefiro feirinhas pequenas mesmo, que ainda assim são muito boas para pequenos produtores	1 (5)
Enrolação	1 (5)
Alguns armazéns deveriam ser reformados para o uso de oficinas culturais sem necessidade da instalação de estruturas moveis de alta complexidade (ex: tenda de circo e palcos de show), já temos o anfiteatro e o Gigantinho próximos a orla para esse tipo de ev	1 (5)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 20.: Justificativas para as avaliações do projeto para a área do Cais Mauá, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 57 (100)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	47 (82,4)
Maior facilidade para acessar às paisagens naturais da orla	40 (70,2)
Aparência moderna para a cidade	21 (36,8)
Exploração comercial do patrimônio histórico e cultural	16 (28,1)
Descaracterização do patrimônio histórico e cultural	4 (7)
Atualmente a área se encontra sem circulação significativa de pessoas, acredito que a prefeitura deveria ocupar os espaços com atrações culturais, feiras de artesanato, shows, porém com caráter de usar a economia solidária e não de vender esses espaços a grandes empresas.	1 (1,7)
Se taxar as grandes fortunas não precisaríamos ter q depender do setor privado, que por sua vez pagam baixos impostos e lucram mais do que deveriam, se taxar as grandes fortunas tudo isso poderia ser revisto de outra forma principalmente a geração de empregos através de concursos públicos e fazer a união entre as universidades e o pro	1 (1,7)
É uma área há muito abandonada que precisa ser destinada à população. Sem recursos, ou com outras prioridades, tem que ser privatizada em parte e preservado o acesso público e gratuito em outra. Uso equilibrado, sem isso, será totalmente inadequada qualquer proposta.	1 (1,7)
Adequado desde que sejam áreas públicas e feito de maneira participativa.	1 (1,7)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 59 (100)
Descaracterização do patrimônio histórico e cultural	51 (86,4)
Exploração comercial do patrimônio histórico e cultural	39 (66,1)
Maior dificuldade para acessar às paisagens naturais da orla	32 (54,2)
Aparência moderna para a cidade	7 (11,9)
Maior facilidade para acessar às paisagens naturais da orla	5 (8,5)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	3 (5,1)
Apesar de alguns pontos positivos (reformular o espaço, eventos culturais e populares), algumas propostas são inadequadas (predios de 100 metros, comércio e	4 (6,8)

shopping)	
Não foi oportunizada à população da cidade participação para escolha do projeto, assim como não houve um concurso para concorrência de arquitetos.	2 (3,4)
Privatização de espaços públicos	2 (3,4)
Partes novas grandes demais. Não toca na questão do muro.	1 (1,7)
Negociata, corrupção.	1 (1,7)
Aumento de circulação de veículos particulares na área central.	1 (1,7)
Projeto triste que enfatiza a geração de empregos às custas da elitização do espaço público da cidade, o mesmo que a população porto-alegrense almeja há décadas. É continuar com as antigas ideias e propiciar o distanciamento do povo do seu recurso natural de maior impacto que é o Guaíba.	1 (1,7)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 21.: Imagem do Trecho 1 da Orla identificada através de questionários

O que você pensa sobre a área do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla?	Respondentes 158 (100%)
Local para ver o pôr do sol e para ter contato com a natureza	132 (83,5)
Local para lazer com amigos e/ou família	129 (81,6)
Ponto turístico de Porto Alegre	126 (79,7)
Local para prática de exercícios físicos	112 (70,9)
Não conhece/não sabe onde fica	1 (0,6)

Tabela K.22.: Aspirações e desejos da população para o Trecho 1 da Orla identificados através de questionários

O que você gostaria que existisse na área do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla?	Respondentes 158 (100%)
Área verde	118 (74,7)
Bancos para sentar	111 (70,3)
Atividades artísticas e culturais	105 (66,5)
Ciclovía	102 (64,6)
Mirantes	93 (58,9)
Pista para caminhada	93 (58,9)
Cafés	83 (52,5)
Equipamentos de recreação para crianças	68 (43)
Bares	65 (41,1)
Academia ao ar livre	63 (39,9)
Quadras esportivas	62 (39,2)
Barcos de passeio	60 (38)
Pista de skate	46 (29,1)
Restaurantes	40 (25,3)
Mais árvores	4 (2,5)
Edifícios residenciais	3 (1,9)
Shopping	3 (1,9)
Teatro	1 (0,6)
Piscina com ondas	1 (0,6)
Pergunta sem sentido	1 (0,6)
Na foto apresenta as barracas de cana, açaí e afins que são históricas na cidade (estavam lá até no Fórum Social Mundial/2001), são a renda de diversas famílias que não possuem condições de manter um bar como os da parte revitalizada da orla, espero que esses mercadores não sejam expurgados da orla como muito ocorre com o pretexto de mo	1 (0,6)
Mais paisagismo	1 (0,6)
Feiras orgânicas	1 (0,6)
Com a recente obra feita neste trecho acredito que esteja oferecendo uma ampla gama de possíveis utilizações. Considero um espaço público dos mais completos da cidade. A exceção seria o gasômetro ainda estar fechado, o que dificulta a utilização do espaço	1 (0,6)

Banheiros	1 (0,6)
-----------	---------

Tabela K. 23.: Informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla identificadas através de questionários

O quê você ouviu falar sobre esse projeto de reforma do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla?	Respondentes que ouviram falar deste projeto 66 (100)
Sobre o processo (contratação do Jaime Lerner, inauguração do espaço, polêmicas, licitação, PPP, ausência de participação da população, prefeitura buscando parcerias, pagamento de 1,5 milhões pelos projetos complementares, exclusão dos quiosques, corrupção)	16 (24,2)
Apenas palavras como revitalização/modernização/valorização/qualificação/restauração da orla	16 (24,2)
Sobre o conteúdo do projeto (ciclovia, pista de caminhadas, passarelas sobre o Guaíba, arquibancadas, falta de vegetação/sombreamento, concreto, restaurantes, bares)	9 (13,6)
Mencionaram que o projeto já foi executado/o local está em uso	9 (13,6)
Apenas sobre a existência do projeto ou de uma intenção de reforma, sem informações mais detalhadas	6 (9,1)
Apenas que ouviu opiniões positivas/negativas	4 (6,1)
Obra da Copa	2 (3)
Sim	1 (1,5)
Privatização de áreas públicas	1 (1,5)
Pergunta extemporânea	1 (1,5)
Não sei informar	1 (1,5)

Tabela K.24.: Fontes das informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla identificadas através de questionários

Onde você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla?	Respondentes que ouviram falar deste projeto 66 (100)
Na TV, jornais, revistas	51 (77,3)
Em blogs/ páginas de opinião	26 (39,4)
Em páginas oficiais do Governo do Estado do RS ou da Prefeitura Municipal de Porto Alegre	21 (31,8)
Em uma audiência pública	10 (15,2)
Em páginas oficiais do escritório de Jaime Lerner	8 (12,1)
Conversas informais com conhecidos	6 (9,1)
Redes sociais	3 (4,5)
Universidade/meio educacional	2 (3)
Trabalhando na prefeitura de Porto Alegre	1 (1,5)
Pergunta extemporânea	1 (1,5)

Tabela K. 25.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto proposto para o Trecho 1 da Orla, identificado através de questionários

Quando você ouviu falar isso sobre esse projeto de reforma do Gasômetro/ Trecho 1 da Orla? (mês/ano aproximadamente)	Respondentes que ouviram falar deste projeto 66 (100)
2018	9 (13,6)
Não informou um período preciso ("há muito tempo", "desde sempre", "agora a pouco tempo", "anos atrás")	8 (12,1)
2019	6 (9,1)
2016	5 (7,6)
Não sabe/não lembra	4 (6,1)

No início/durante as obras (não informou um período)	3 (4,5)
2013	3 (4,5)
2010	2 (3)
2014	2 (3)
2017	2 (3)
2015	2 (3)
2020	1 (1,5)
2012	1 (1,5)

Tabela K.26.: Justificativas para as avaliações das arquibancadas, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 103 (100)
Maior disponibilidade de espaços para sentar	96 (93,2)
Possibilidade de apreciar a paisagem a partir das arquibancadas	87 (84,5)
Colocação de muito concreto	11 (10,7)
Desconforto para sentar nos espaços das arquibancadas	3 (2,9)
Falta vegetação e sombra	1 (1)
Opção de custo médio e de alta duração	1 (1)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 13 (100)
Colocação de muito concreto	11 (84,6)
Desconforto para sentar nos espaços das arquibancadas	7 (53,8)
Possibilidade de apreciar a paisagem a partir das arquibancadas	1 (7,7)
Gostava mais da grama.	1 (7,7)
Não há sombras.	1 (7,7)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.27.: Justificativas para as avaliações dos mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 117(100)
Possibilidade de apreciar a paisagem	108 (92,3)
Formato agradável de curvas/ondas	98 (83,8)
Possibilidade de ter contato mais aproximado com a natureza	72 (61,5)
Formato desagradável de curvas/ondas	2 (1,7)
Atentar para inclusão de acessos a deficientes e cadeirantes	1 (0,9)
Bom uso de materiais recicláveis	1 (0,9)
Design moderno e bem pensado	1 (0,9)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 4 (100)
Formato agradável de curvas/ondas	1 (25)
Formato desagradável de curvas/ondas	1 (25)
Possibilidade de apreciar a paisagem	1 (25)
Possibilidade de ter contato mais aproximado com a natureza	1 (25)
Desagradável e feia a quantidade de estruturas de ferro e concreto. Ficou tudo muito cinza, frio e com aspecto de "moderno brega	1 (25)
Muito cimento	1 (25)
Não há sombras.e descaracterizou o espaço com o entorno, característico do Centro Histórico.	1 (25)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.28.: Justificativas para as avaliações dos 4 bares, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 86 (100)

Possibilita opções de alimentação e/ou bebidas próximas ao local de lazer	80 (93)
Possibilitam o uso diurno e noturno do local	62 (72,1)
Atração de pessoas para o local	57 (66,3)
Apresentações musicais nos bares geram animação no local	40 (46,5)
Preços altos dos alimento e/ou bebidas	17 (19,8)
Falta de elementos da cultura local nos bares	12 (14)
Apresentações musicais nos bares prejudicam a tranquilidade do local	8 (9,3)
Preços altos geram segregação da população mais carente do local. A ideia dos batem é boa, mas apenas com preços justos	1 (1,2)
Tem bar que já não proporciona serviço ao qual foi contratado	1 (1,2)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 18 (100)
Preços altos dos alimento e/ou bebidas	17 (94,4)
Falta de elementos da cultura local nos bares	10 (55,6)
Apresentações musicais nos bares prejudicam a tranquilidade do local	8 (44,4)
Possibilita opções de alimentação e/ou bebidas próximas ao local de lazer	1 (5,6)
Possibilitam o uso diurno e noturno do local	1 (5,6)
Atração de pessoas para o local	1 (5,6)
Apresentações musicais nos bares geram animação no local	1 (5,6)
Adequada à noite, pois permite movimento no local.	1 (5,6)
Descaracterizado com o entorno e história do local.	1 (5,6)
Muito concentrado e pouca concorrência.	1 (5,6)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 29.: Justificativas para as avaliações do restaurante panorâmico, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 69 (100)
Possibilita opção de alimentação próxima ao local de lazer	56 (81,2)
Arquitetura diferente	52 (75,4)
Possibilita o uso diurno e noturno do local	43 (62,3)
Atração de pessoas para o local	43 (62,3)
Incentivo ao turismo	37 (53,6)
Preços altos dos alimentos e/ou bebidas	25 (36,2)
A estrutura de vidro apesar de interessante cria uma estufa com clima impraticável no verão	1 (1,4)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 32 (100)
Preços altos dos alimentos e/ou bebidas	29 (90,6)
Arquitetura diferente	3 (9,4)
Possibilita o uso diurno e noturno do local	1 (3,1)
Arquitetura invasiva para a paisagem	1 (3,1)
Deveriam haver vários restaurantes e não apenas um.	1 (3,1)
Esgoto no Rio	1 (3,1)
Impossibilita o uso que não para o consumo do que o estabelecimento permite. Clientes são constrangidos a fazerem pedidos de valor alto. Péssimo atendimento prestado pela empresa.	1 (3,1)
Já temos um metros mais a frente, com um público muito selecionado, não necessitamos de mais uma separação de ricos e pobres na nossa cara.	1 (3,1)
Não foi feito para o público em geral, só para uma elite	1 (3,1)
Nem todo mundo pode acessar esse espaço.	1 (3,1)
Péssimo projeto; privatização do setor; impedimento de aces	1 (3,1)
Poucos irão se beneficiar	1 (3,1)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.30.: Justificativas para as avaliações de ancoradouro para barcos de passeios turísticos, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 101 (100)
Permite o contato com o Guaíba	78 (77,2)
Permite apreciar a paisagem	74 (73,3)
Atração de pessoas para o local	71 (70,3)
Incentivo ao turismo	62 (61,4)
Preços altos dos passeios turísticos	17 (16,8)
Preços baixos dos passeios turísticos	7 (6,9)
Poluição gerada pelos barcos	7 (6,9)
Acredito que os preços são adequados para o público	1 (1)
O barco poderia ser mais moderno	1 (1)
Opção de lazer	1 (1)
Permite conhecer os arredores da cidade e da natureza existente no Guaíba	1 (1)
Poderiam ser utilizados para transporte de pessoas e mercadorias também.	1 (1)
Utilização do transporte hidroviário	1 (1)
Preços acessíveis	1 (1)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 7 (100)
Poluição gerada pelos barcos	5 (71,4)
Preços altos dos passeios turísticos	3 (42,9)
Permite apreciar a paisagem	1 (14,3)
Permite o contato com o Guaíba	1 (14,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.31.: Justificativas para as avaliações da ciclovia, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 126 (100)
Estímulo à pratica de exercícios físicos	118 (91,5)
Estímulo ao uso de meios de transporte sustentáveis	97 (72,5)
Atração de pessoas para o local	82 (63,6)
Delimitação de uma área exclusiva para o tráfego de bicicletas	79 (61,2)
A única coisa ruim é que as pessoas pensam que a ciclovia é pista de corr	1 (0,8)
Por ser um local frequentado por muitas crianças e turistas, é uma forma de apresentar um interação mais próxima entre a ciclovia e estas pessoas que possivelmente não teriam esta experiência em outros ambientes de forma tão	1 (0,8)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 3 (100)
Atração de pessoas para o local	1 (33,3)
Estímulo à pratica de exercícios físicos	1 (33,3)
a ciclovia deveria ocupar uma faixa da via de carros, dado o intenso uso da calçada por pedestres.	1 (33,3)
As bicicletas devem circular como veículos.	1 (33,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.32.: Justificativas para as avaliações das quadras esportivas, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 124 (100)
Estímulo à pratica de exercícios físicos	116 (93,5)
Disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas	108 (87,1)
Atração de pessoas para o local	87 (70,2)
Possibilidade de uso diurno e noturno do local	70 (56,5)
Sensacional	1 (0,8)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.33.: Justificativas para as avaliações da academia ao ar livre, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 124 (100)
Disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas	113 (91,1)
Estímulo à prática de exercícios físicos	108 (87,1)
Atração de pessoas para o local	82 (66,1)
Falta de manutenção adequada dos equipamentos	13 (10,5)
Poderia ter mais.	1 (0,8)
Porém sem sombra fica ruim praticar exercícios físicos.	1 (0,8)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 2 (100)
Falta de manutenção adequada dos equipamentos	2 (100)
Academias ao ar livre não são muito usadas, nem mesmo pelo público ido	1 (50)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.34.: Justificativas para as avaliações dos equipamentos de recreação infantil, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 120 (100)
Tornar o local adequado para lazer em família	112 (93,3)
Oportunidades de lazer específicas para crianças	103 (85,8)
Estímulo à prática de atividades de lazer infantil ao ar livre	98 (81,7)
Possibilita o contato das crianças com a natureza	83 (69,2)
Falta de manutenção adequada dos equipamentos	5 (4,2)
Gostaria de ver mais instalações artísticas interativas que também acabam por funcionar como área de recreação infantil (e adulta! hahaha)	1 (0,8)
O único problema é que o local de lazer das crianças é meio afastado, tanto que elas acabam preferindo brincar com os aparelhos de ginástica ou se empoleirar em alguma outra	1 (0,8)
Porém, falta árvores (não só neste espaço, mas em toda a extensão da orla) as crianças tem um local recreativo, contudo ficam torrando a cabeça no sol de 40°C da cidade	1 (0,8)
Total falta de manutenção desse recurso que deveria ter a maior atenção dos gestores. Também é ineficiente ter somente um equipamento em uma área extensa como o trecho 1	1 (0,8)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 3 (100)
Tornar o local adequado para lazer em família	1 (33,3)
Falta de manutenção adequada dos equipamentos	1 (33,3)
Insuficiente. Projeto sofrível	1 (33,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.35.: Justificativas para as avaliações da iluminação, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 122 (100)
Possibilidade de uso noturno da área	112 (91,8)
Aumento da sensação de segurança no local	101 (82,8)
As luzes tornam o local mais bonito	85 (69,7)
Falta de manutenção adequada dos equipamento de iluminação	14 (11,5)

Amo as luzinhas no chão, parecem estrelas, mas não tinha uma grande necessidade	1 (0,8)
Existem pontos cegos que poderiam ser melhorados, de forma geral as luzes são boas	1 (0,8)
Muito importante os postes, mas sem necessidade esses pontos de luz no chão	1 (0,8)
Os pontes inclinados já fazem parte da paisagem da cidade, já estão incorporadas na mem	1 (0,8)
Se fosse luz quente ia ser melhor	1 (0,8)
Tbm é um determinante complicado só por uma coisa... e os animais que dependem da escurid	1 (0,8)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 3 (100)
Falta de manutenção adequada dos equipamento de iluminação	2 (66,7)
horrível o projeto	1 (33,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.36.: Justificativas para as avaliações da vegetação, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 41 (100)
Existência de poucas áreas com sombra	29 (70,7)
A quantidade de grama é suficiente	16 (39)
A quantidade de grama é insuficiente	13 (31,7)
Existência de muitas áreas com sombra	4 (9,8)
As árvores dificultam a visão do Guaíba	2 (4,9)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 43 (100)
Existência de poucas áreas com sombra	40 (93)
A quantidade de grama é insuficiente	29 (67,4)
A quantidade de grama é suficiente	3 (7)
Árvores narivas e frutiveras deveriam ser privilegiadas.	1 (2,3)
Cadê as árvores?	1 (2,3)
Faltam lugares com sombra	1 (2,3)
Muito concreto e ferro armado predominante a natureza	1 (2,3)
Muito concreto, pouco verde, o que torna o local insustentável de se ir no meio de uma tarde de verão	1 (2,3)
Poucas árvores	1 (2,3)
Poucas árvores e muita grama	1 (2,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.37.: Justificativas para as avaliações do projeto implementado no Trecho 1 da Orla, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 107 (100)
Facilidade para usufruir das paisagens naturais da orla	97 (90,7)
Presença de muitas pessoas no local	68 (63,6)
Boa manutenção do espaço	42 (39,3)
Falta de manutenção do espaço	10 (9,3)
Dificuldade para usufruir das paisagens naturais da orla	1 (0,9)
A prefeitura, neste mandato, deveria pelo menos preservar.	1 (0,9)
Arquitetura interessante, bonita, atraente	1 (0,9)
Com certeza é uma obra que mudou a cidade para melhor, aproximando os porto-alegrenses do Guaíba, quando todo o projeto estiver finalizadas será muito b	1 (0,9)
Oferta de equipamentos gratuitos para a população	1 (0,9)
Público não utiliza o espaço com respeito e higiene.	1 (0,9)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 4 (100)
Dificuldade para usufruir das paisagens naturais da orla	1 (25)

Falta de manutenção do espaço	1 (25)
Presença de muitas pessoas no local	1 (25)
Eu achei o projeto de arquitetura feio, algo padrão que poderia ser feito em qualquer cidade do mundo e não tem nenhuma identidade com a cidade	1 (25)
Projeto mal pensado ambientalmente	1 (25)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.38.: Imagem da área do Pontal do Estaleiro identificada através de questionários

O que você pensa sobre a área do Pontal do Estaleiro/ Estaleiro Só?	Respondentes 120 (100)
Não conhece/não sabe onde fica	52 (43,3)
Área de um novo empreendimento imobiliário	44 (36,7)
Possui uma vista bonita para o Guaíba/ pôr do sol	40 (33,3)
Área de uma antiga empresa construtora de navios	30 (25)
Novo espaço agradável para lazer ao ar livre	18 (15)
Deveria ser recuperada para uso público e não para construção	1 (0,8)
Condena o projeto do Museu Iberê. Foi feito um plebiscito para avaliar se a população queria prédios residencial na área, no qual foi escolhido que não deveria ter e agora terá um hotel que está disponibilizando quartos para moradia ou aluguel para	1 (0,8)

Tabela K.39.: Aspirações e desejos da população para a área do Pontal do Estaleiro identificados através de questionários

O que você gostaria que existisse na área do Pontal do Estaleiro/Estaleiro Só?	Respondentes 119 (100)
Área verde	108 (90,8)
Ciclovía	88 (73,9)
Praça	84 (70,6)
Pista para caminhada	83 (69,7)
Cafés	67 (56,3)
Quiosques de alimentação	64 (53,8)
Equipamentos de recreação para crianças	58 (48,7)
Quadras esportivas	57 (47,9)
Bares	52 (43,7)
Museu náutico	52 (43,7)
Restaurantes	28 (23,5)
Área para uso de jet ski	14 (11,8)
Estacionamentos	9 (7,6)
Edifícios residenciais	2 (1,7)
Hotel	2 (1,7)
Não quis opinar	2 (1,7)
Shopping	1 (0,8)
Teatro	1 (0,8)
Sem opinião	1 (0,8)
Menos empresas e lojas	1 (0,8)
Manutenção do patrimônio histórico lá exis	1 (0,8)
Argrofloresta nativa	1 (0,8)
(Resposta em branco)	1 (0,8)

Tabela K.40.: Informações prévias sobre o projeto Pontal identificadas através de questionários

O quê você ouviu falar sobre o projeto Pontal?	Respondentes que já ouviram falar deste projeto 60 (100)
Sobre o conteúdo do projeto (torre(s) alta(s), hotel, lojas, escritórios, shopping, hospital particular, estacionamento, parque, condomínio residencial, Leroy Merlin; coworking)	28 (46,7)

Apenas palavras como "Reestruturação", "Privatização", "progresso e desenvolvimento", "Especulação imobiliária", "reocupação", "revitalização"	10 (16,7)
Apenas sobre a existência de um empreendimento imobiliário, sem informações mais detalhadas	6 (10)
Sobre o processo (audiência pública, vetos ao projeto, consulta popular)	2 (3,3)
Empreendimento imobiliário restrito a quem tem boa condição financeira	2 (3,3)
Privatização da paisagem natural, uso inadequado, arquitetura inadequada	1 (1,7)
Prédios em altura, restrição ao acesso da população	1 (1,7)
Que é um projeto que vai descaracterizar a região e prejudicar os moradores locais	1 (1,7)
Impede circulação de vento e de pessoas em grande parte do local	1 (1,7)
Mais um projeto desses empresários da cidade, agora com a foco no espaço de saúde	1 (1,7)
Que vai "roubar" essa área da população, que vai construir e deixar "um pedacinho" para parque, lazer, etc.	1 (1,7)
Empreendimento de cunho comercial	1 (1,7)
Construção de prédio comercial na área pública.	1 (1,7)
Trabalhava na empresa que fazia	1 (1,7)
Que é lindo	1 (1,7)
Não sei informar	1 (1,7)
Achei um cocô	1 (1,7)
Uso privado	1 (1,7)

Tabela K.41.: Fontes das informações prévias sobre o projeto Pontal identificadas através de questionários

Onde você ouviu falar isso sobre esse projeto do empreendimento "Pontal"?	Respondentes que já ouviram falar deste projeto 60 (100)
Na TV, jornais, revistas;	42 (70)
Em blogs/ páginas de opinião;	25 (41,7)
Em páginas oficiais da Melnick Even ou BMPAR;	14 (23,3)
Em páginas oficiais do Governo do Estado do RS ou da Prefeitura Municipal de Porto Alegre;	8 (13,3)
Em uma audiência pública;	4 (6,7)
Universidade/meio educacional	4 (6,7)
Comentários de outras pessoas	4 (6,7)
Redes sociais	3 (5)
No trabalho	1 (1,7)
Grupos de discussão sobre o desenvolvimento urbano de Porto Alegre	1 (1,7)
Através de pessoas que trabalham na empresa	1 (1,7)

Tabela K.42.: Período em que obteve as informações prévias sobre o projeto Pontal, identificado através de questionários

Quando você ouviu falar isso sobre o projeto Pontal? (mês/ano aproximadamente)	Respondentes que já ouviram falar deste projeto 60 (100)
2019	8 (13,3)
2018	7 (11,1)
Impreciso	4 (6,7)
2017	4 (6,7)
Não lembra	3 (5)
2016	1 (1,7)

2015	1 (1,7)
2014	1 (1,7)
2010	1 (1,7)
2009	1 (1,7)
2006	1 (1,7)
2012	1 (1,7)
Maravilhoso	1 (1,7)
Construção de prédios na orla	1 (1,7)

Tabela K.43.: Justificativas para as avaliações da construção de parque público na orla, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	
Total 85 (100)	
Ampliação das opções de lazer ao ar livre na orla	77 (90,6)
Ampliação de áreas verdes	66 (77,6)
Disponibilização de área com acesso público	59 (69,4)
Preocupação com a segurança no local	11 (12,9)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	
Total 18 (100)	
Redução de áreas verdes	12 (66,7)
Disponibilização de área com acesso público	5 (27,8)
Ampliação das opções de lazer ao ar livre na orla	1 (5,6)
Ampliação de áreas verdes	1 (5,6)
Aumento de carga de pessoas sem a infraestrutura devida	1 (5,6)
Interferência na paisagem e privatização de um espaço que era público	1 (5,6)
Parque elitizado	1 (5,6)
Tipo de serviço ao lado de um outro shopping e altura desproporcionada	1 (5,6)
Toda a área deveria permanecer pública.	1 (5,6)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.44.: Justificativas para as avaliações da construção de shopping com 3 pavimentos junto ao parque público na orla, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	
Total 7 (100)	
Aparência moderna para a cidade	5 (71,4)
Existência de outro shopping em área próxima	4 (57,1)
Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre	3 (42,9)
Geração de empregos	3 (42,9)
Maior circulação de pessoas na área	3 (42,9)
Descaracterização da paisagem natural	2 (28,6)
Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba	2 (28,6)
Impactos ambientais causados pelo shopping	2 (28,6)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	
Total 98 (100)	
Desfavorecimento do uso dos espaços ao ar livre	88 (89,8)
Descaracterização da paisagem natural	86 (87,8)
Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba	81 (82,7)
Impactos ambientais causados pelo shopping	76 (77,6)
Existência de outro shopping em área próxima	65 (66,3)
Maior circulação de pessoas na área	4 (4,1)
Aparência moderna para a cidade	3 (3,1)
"Roubo" de área pública para uso privado.	1 (1)
Além do barra shopping ainda há o praia de belas. A área não necessita de mais uma oferta de lojas deste modelo.	1 (1)
Área é sítio arqueológico, necessário cuidado	1 (1)
Com o barra a alguns metros de distância parece até piada colocar outro shopping no pontal	1 (1)

Desconhecia esse aspecto do projeto.	1 (1)
Nao precisa	1 (1)
Não tem justificativa um shopping na frente de outro, bem como o uso do espaço público da orla para isso...público sim, porque toda a orla de fluviais é pú	1 (1)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.45.: Justificativas para as avaliações da construção de edifício comercial com 23 pavimentos de altura junto ao parque da orla, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 11 (100)
Possibilidade de uso diurno e noturno do local	6 (54,5)
Geração de empregos	5 (45,5)
Impactos ambientais	5 (45,5)
Diversidade de usos no mesmo edifício	4 (36,4)
Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba	4 (36,4)
Aparência moderna para a cidade	2 (18,2)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 91 (100)
Impactos ambientais	80 (87,9)
Bloqueio da vista para o sol e o Guaíba	78 (85,7)
Uso privado de área na orla da cidade	8 (8,8)
Aparência moderna para a cidade	4 (4,4)
Diversidade de usos no mesmo edifício	2 (2,2)
Uso elitista/elitização da área	2 (2,2)
Descaracterização do espaço público com espaços de iniciativa privada	1 (1,1)
É uma área de pouca extensão que fica em um dos acessos mais importantes da zona sul da cidade. Será complicado o movimento para aquela região. Também temos todos os impactos ambientais com a construção de edificações de tal porte em uma área sensível de preserva	1 (1,1)
Há usos melhores para o local	1 (1,1)
Inacessível para a maioria das pessoas	1 (1,1)
Muito alto e feio, se fosse um prédio comercial mais baixo e que ornasse melhor com a paisagem, acharia ok.	1 (1,1)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K.46.: Justificativas para as avaliações de obras referentes ao acesso ao local, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 63 (100)
Possibilitam melhor acesso ao empreendimento e ao parque	42 (66,7)
Melhoria do trânsito de veículos e pedestres na região	42 (66,7)
Necessidade de compensar os impactos causados pela construção do empreendimento	35 (55,6)
Geram dificuldades de acesso ao empreendimento e ao parque	2 (3,2)
Estão fazendo o mínimo. A área é pra ser de todos.	1 (1,6)
Se houver esse empreendimento, haverá impacto ambiental e deve ter exigências reais para "compensar" esse impacto	1 (1,6)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 23 (100)
Necessidade de compensar os impactos causados pela construção do empreendimento	13 (56,5)
Dificuldade para o trânsito de veículos e pedestres na região	10 (43,5)
Não são suficientes/são ineficazes para compensar os impactos causados pelo empreendimento	3 (13)
Geram dificuldades de acesso ao empreendimento e ao parque	2 (8,7)
A ciclovia construída pelo empreendimento é de uma qualidade muito inferior ao restante da ciclovia da orla	1 (4,3)
As obrigações, por regra, são descumpridas ou negligenciadas, e já são	1 (4,3)

planejadas aquém das necessidades.	
Não acho legal a ideia de comercialização num espaço histórico	1 (4,3)
Não vai ser investido nada em termos de melhoria no entorno	1 (4,3)
Parece uma tentativa de "tapar o sol com a peneira", devolvendo algo mínimo pra sociedade com a criação de algo totalmente privado e sem logística tendo shoppings muito próximos do local. Sem contar que no caso do estacionamento só iria impulsionar as pessoas a usarem mais carros no entorno do local, geraria mais transtorno ao tráfego	1 (4,3)
São obras que viabilizam o empreendimento e não necessariamente beneficiam a cidade. É o mínimo que as empresas tem que fazer.	1 (4,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

Tabela K. 47.: Justificativas para as avaliações do projeto para a área do Pontal do Estaleiro, identificadas através de questionários

Justificativas	Respondentes
Avaliações positivas (adequada e muito adequada)	Total 13 (100)
Disponibilização de novos espaços de lazer na orla	8 (61,5)
Facilidade para acessar as paisagens naturais da orla	7 (53,8)
Valorização econômica da área	7 (53,8)
Danos para o meio ambiente	4 (30,8)
Dificuldade para acessar as paisagens naturais da orla	2 (15,4)
Preservação do meio ambiente	2 (15,4)
Avaliações negativas (inadequado e muito inadequado)	Total 79 (100)
Danos para o meio ambiente	71 (89,9)
Dificuldade para acessar as paisagens naturais da orla	53 (67,1)
Valorização econômica da área	8 (10,1)
Preservação do meio ambiente	4 (5,1)
Disponibilização de novos espaços de lazer na orla	3 (3,8)
Privatização de uma área pública	3 (3,8)
Privatização do espaço de orla	2 (2,5)
Facilidade para acessar as paisagens naturais da orla	2 (2,5)
"Roubo" de área pública para uso privado.	1 (1,3)
Descaracterização do espaço com o seu uso para a construção de shoppings e salas comerciais	1 (1,3)
É uma provocação a população da cidade, pois investiram em uma plebiscito que deu um resultado e o que vai ser construído é o con	1 (1,3)
Elitização de um espaço muito nobre da cidade devido aos seus recursos naturais.	1 (1,3)
Esse projeto privatiza uma área pública, é além de inadequado, ilegal. Devemos olhar a câmara de vereadores sobre isso.	1 (1,3)
Impacto visual	1 (1,3)
O que parece é que haverá muitas modificações, concreto, edifícios e, conseqüentemente, perda de espaço verde e do espaço origina	1 (1,3)
Toda a orla deveria ser parque linear multiuso, sem torres.	1 (1,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de respondentes conforme a avaliação

APÊNDICE L – TABELAS COMPLEMENTARES - DADOS DAS ENTREVISTAS

Tabela L. 1.: Imagem do Cais Mauá identificada através das entrevistas

O que você pensa sobre a área do Cais Mauá?	Entrevistados 31 (100%)
Área mal aproveitada	7 (22,6)
Falta de opções de lazer e entretenimento	7 (22,6)
Área para transporte hidroviário	7 (22,6)
Falta de acessibilidade	3 (9,7)
Outras áreas portuárias revitalizadas	3 (9,7)
Área que não é frequentada pelas pessoas	3 (9,7)
Falta de segurança/ sensação de insegurança	3 (9,7)
Área relevante para o turismo	2 (6,5)
Projetos de revitalização não implementados	2 (6,5)
Área histórica	2 (6,5)
Localização central	2 (6,5)
Armazéns carecem de manutenção	2 (6,5)
Área de lazer	2 (6,5)
Eventos esporádicos realizados no local	2 (6,5)
Área segura/ Sensação de segurança	1 (3,2)
Não parece aberto ao público	1 (3,2)
Lugar abandonado	1 (3,2)
Não quis opinar	1 (3,2)
Não conhece/não sabe onde fica	1 (3,2)

Tabela L. 2.: Aspirações e desejos da população para a área do Cais Mauá identificados através das entrevistas

O que você gostaria que existisse na área do Cais Mauá?	Entrevistados 31 (100%)
Atividades artísticas e culturais	8 (25,8)
Bares	8 (25,8)
Área como o Gasômetro	6 (19,3)
Restaurantes	6 (19,3)
Lojas/comércios	5 (16,1)
Bancos para sentar/ espaços para contemplação e descanso	4 (12,9)
Lazer aquático	3 (9,7)
Restauração da estrutura existente	3 (9,7)
Academia ao ar livre	3 (9,7)
Ciclovias	3 (9,7)
Feiras/festas	3 (9,7)
Museu	2 (6,5)
Shopping	2 (6,5)
Equipamentos de recreação para crianças	2 (6,5)
Área para caminhada	2 (6,5)
Praça	1 (3,2)
Marina	1 (3,2)
Edifícios comerciais	1 (3,2)
Hortas comunitárias	1 (3,2)
Atividades sociais	1 (3,2)
Policimento	1 (3,2)
Pier	1 (3,2)
Estacionamento	1 (3,2)
Café	1 (3,2)
Atividades portuárias	1 (3,2)
Área verde	1 (3,2)
Quadras esportivas	1 (3,2)

Tabela L. 3.: Justificativas para as avaliações da restauração do prédio antigo na terceira doca para uso como centro de eventos, identificadas através das entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	
	Total 27 (100)
Ampliação da oferta de atividades culturais	10 (37)
Aproveitamento de um edifício atualmente sem uso	4 (14,8)
Preocupação com os valores dos eventos	3 (11,1)
Aproveitamento do visual da área	3 (11,1)
Maior circulação de pessoas na área	2 (7,4)
Seria um local de acesso público	1 (3,7)
Atração de turistas	1 (3,7)
Nova opção de espaço para realização de eventos na cidade	1 (3,7)
Formato do edifício	1 (3,7)
Altura do edifício	1 (3,7)
Facilidade de acesso ao centro de eventos	1 (3,7)
Avaliações negativas	
	Total 1 (100)
Seria um local de acesso restrito	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L. 4.: Justificativas para as avaliações da restauração de praça com 4,2 mil metros quadrados na terceira doca, identificadas através das entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	
	Total 30 (100)
Ampliação de espaço disponível para lazer ao ar livre	16 (53,3)
Manutenção de área verde no local	5 (16,7)
Maior circulação de pessoas na área	4 (13,3)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	2 (6,7)
Melhora com relação a situação atual	2 (6,7)
Necessidade de mais praças no Centro	1 (3,3)
Valorização do Centro	1 (3,3)
Necessidade de conscientização das pessoas sobre um uso adequado	1 (3,3)
Atração de turistas	1 (3,3)
Restaurar é sempre bom	1 (3,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L. 5.: Justificativas para as avaliações da restauração e iluminação de guindastes históricos, identificadas através das entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	
	Total 26 (100)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural da área	12 (46,1)
Estética do Cais	6 (23,1)
Confere aspecto de que o local está sendo cuidado	5 (19,2)
Maior iluminação no local	4 (15,4)
Maior circulação de pessoas na área	4 (15,4)
Atração de turistas	3 (11,5)
Preocupação com o risco de acidentes	1 (3,8)
Poderia servir de mirante	1 (3,8)
Renovação aliada a preservação	1 (3,8)
Avaliações negativas	
	Total 1 (100)
Desnecessário manter guindastes não funcionais	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L. 6.: Justificativas para as avaliações do uso dos armazéns para atividades de cultura e arte popular, identificadas através das entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	
Total 25 (100)	
Ampliação do acesso à atividades de cultura e arte popular	7 (28)
Uso público dos armazéns	6 (24)
Atração de pessoas para o local	5 (20)
Compatibilidade entre patrimônio histórico e usos culturais	4 (16)
Aproveitamento de um espaço atualmente sem uso	4 (16)
Atividade turística	3 (12)
Compatibilidade da configuração do espaço com atividades artísticas e culturais	1 (4)
Avaliações negativas	
Total 1 (100)	
Não há intervenção cultural suficiente para ocupar os armazéns	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L. 7.: Justificativas para as avaliações do uso dos armazéns para praça de alimentação, identificada através das entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	
Total 24 (100)	
Proximidade entre opções de alimentação e espaços de lazer	7 (29,2)
Possibilidade de usufruir da vista para o Guaíba	4 (16,7)
Geração de empregos	3 (12,5)
Atração de pessoas para o local	2 (8,3)
Preocupação com o valor dos alimentos comercializados	2 (8,3)
Nova opção de espaço de lazer	2 (8,3)
Diversidade de opções	1 (4,2)
Aproveitamento de um espaço atualmente sem uso	1 (4,2)
Difusão dos pratos típicos locais	1 (4,2)
Avaliações negativas	
Total 1 (100)	
Poluição ambiental gerada pela comercialização de alimentos	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L. 8.: Justificativas para as avaliações do uso dos armazéns para terminal para barcos de turismo e transporte, identificadas através das entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	
Total 26 (100)	
Atração de turistas	7 (26,9)
Maior exploração do Guaíba para transporte hidroviário	7 (26,9)
Melhoria das condições do serviço atual de transporte hidroviário	3 (11,5)
Ampliação das opções para acesso ao local	2 (7,7)
A localização central favorece o uso para terminal de barcos de passeio e turismo	2 (7,7)
Preocupação com o valor para acessar os barcos de turismo e transporte	1 (3,8)
Ampliação da divulgação do serviço de transporte hidroviário	1 (3,8)
Passeios educativos	1 (3,8)
Atração de pessoas para o local	1 (3,8)
O passado de área portuária favorece o uso para terminal de barcos de passeio e turismo	1 (3,8)
Preocupação com a poluição	1 (3,8)
Geração de empregos	1 (3,8)
Uso do Guaíba para esportes	1 (3,8)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L.9.: Justificativas para as avaliações da restauração de prédio antigo existente entre os armazéns para uso como hotel, identificadas através das entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	
Total 23 (100)	
Aproveitamento da estética do prédio	6 (26,1)
Atração de turistas	6 (26,1)
Manutenção do patrimônio histórico e cultural	5 (21,7)
Utilização de um prédio que já existe e faz parte do contexto	3 (13)
Geração de empregos	2 (8,7)
O prédio poderia ser restaurado mas utilizado para outras atividades	1 (4,3)
Necessidade de mais hotéis na área central	1 (4,3)
Aproveitamento de um espaço atualmente sem uso	1 (4,3)
Financiamento privado	1 (4,3)
Possibilita o acesso ao prédio	1 (4,3)
Viabiliza economicamente outras atividades na área	1 (4,3)
Avaliações negativas	
Total 4 (100)	
O prédio poderia ser restaurado mas utilizado para outras atividades	2 (50)
Restrição do acesso público ao prédio em função do uso como hotel	2 (50)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L. 10.: Justificativas para as avaliações da instalação de 10 Praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes, identificadas através das entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	
Total 26 (100)	
Ampliação de espaço disponível para lazer e atividades físicas ao ar livre	15 (57,7)
Atração de pessoas para o local	8 (30,8)
Disponibilização de áreas com acesso público	4 (15,4)
Preocupação com o financiamento e a manutenção das praças	4 (15,4)
Preocupação com a segurança no local	1 (3,8)
Ampliação da quantidade de área verde no local	1 (3,8)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L. 11.: Justificativas para as avaliações do uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias, identificadas através das entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	
Total 23 (100)	
Oferta de atividades inexistentes na área central	7 (30,4)
Maior circulação de pessoas na área	5 (21,7)
Atração de turistas	2 (8,7)
Disponibilização de atividades com acesso público	2 (8,7)
Investimento privado	2 (8,7)
Instalações muito grandes não são apropriadas para este ambiente	1 (4,3)
O espaço é amplo e permite atividades diversas	1 (4,3)
A localização e as características do Cais favorecem estes eventos	1 (4,3)
melhorar a economia	1 (4,3)
Avaliações negativas	
Total 1 (100)	
Riscos de dano ao patrimônio histórico e cultural	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L.12.: Imagem do Trecho 1 da Orla identificada através de entrevistas

O que você pensa sobre a área do Trecho 1 da Orla do Guaíba (entre o Gasômetro e a Rótula das Cuias)?	Entrevistados
30 (100%)	
Área reformada/revitalizada	8 (26,7)
Área carente de arborização	7 (23,3)

Local para lazer com amigos e/ou família	6 (20)
Área bem iluminada	3 (10)
Local para prática de exercícios físicos	3 (10)
Local bonito	2 (6,7)
Ponto turístico de Porto Alegre	2 (6,7)
Local para ver o pôr do sol e para ter contato com a natureza	2 (6,7)
Área carente de atrativos	1 (3,3)
Área carente de manutenção	1 (3,3)
Hábitos dos frequentadores do local	1 (3,3)
Espaço de acesso privilegiado	1 (3,3)

Tabela L.13.: Aspirações e desejos da população para o Trecho 1 da Orla identificados através das entrevistas

O que você gostaria que existisse na área do Trecho 1 da Orla do Guaíba?	Entrevistados 30 (100%)
Área verde	11 (36,7)
Bancos para sentar	5 (16,7)
Equipamentos de recreação para crianças	5 (16,7)
Atividades artísticas e culturais	3 (10)
Academia ao ar livre	2 (6,7)
Pista de skate	2 (6,7)
Quadras esportivas	2 (6,7)
Quiosques	2 (6,7)
Exatamente o que existe atualmente	2 (6,7)
Bares	1 (3,3)
Cafés	1 (3,3)
Ciclovia	1 (3,3)
Mirantes	1 (3,3)
Pista para caminhada	1 (3,3)
Guaíba despoluído	1 (3,3)
Vendedores ambulantes de alimentos e bebidas	1 (3,3)
Marina	1 (3,3)
Espaço de dança pra idosos	1 (3,3)
Cachorródromo	1 (3,3)
Prolongamento do deck do ancoradouro;	1 (3,3)
Banheiros públicos	1 (3,3)
Chimarródromo	1 (3,3)
Bar flutuante	1 (3,3)
Parque náutico	1 (3,3)

Tabela L. 14.: Justificativas para a avaliação das arquibancadas, identificadas através de entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	Total 25 (100)
Maior disponibilidade de espaços para sentar	10 (40)
Possibilidade de apreciar a paisagem a partir das arquibancadas	6 (24)
Colocação de muito concreto	1 (4)
Espaço limpo	1 (4)
Permite acessar a parte inferior/superior do parque	1 (4)
Possibilidade de uso noturno do local	1 (4)
Valorizou a orla/cidade	1 (4)
Arquitetura/design	1 (4)
Atração de pessoas para o local	1 (4)
Avaliações negativas	Total 2 (100)
Colocação de muito concreto	2 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L. 15.: Justificativas para a avaliação de mirantes, decks e passarelas sobre o Guaíba, identificadas através de entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	Total 24 (100)
Possibilidade de apreciar a paisagem	13 (54,2)
Possibilidade de ter contato mais aproximado com a natureza	7 (29,2)
Atração de pessoas para o local	3 (12,5)
Valorizou a cidade	3 (12,5)
Arquitetura/design	2 (8,3)
Possibilidade de uso noturno do local	1 (4,2)
Bom para tirar fotos	1 (4,2)
Poderiam ser maiores	1 (4,2)
Avaliações negativas	Total 1 (100)
Colocação de muito concreto	1(100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L.16.: Justificativas para a avaliação do ancoradouro para barcos de passeios turísticos, identificadas através de entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	Total 24 (100)
Incentivo ao turismo	12 (50)
Permite apreciar a paisagem	6 (25)
Poderia ter um ancoradouro particular	3 (12,5)
Permite o contato com o Guaíba	2 (8,3)
Geração de empregos	2 (8,3)
Preços altos dos passeios turísticos	1 (4,2)
Preços baixos dos passeios turísticos	1 (4,2)
Barcos deixam um visual bonito	1 (4,2)
Separação entre barcos de passeio e barcos individuais	1 (4,2)
Boa localização para o terminal de barcos	1 (4,2)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L.17.: Justificativas para a avaliação da ciclovia, identificadas através de entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	Total 25 (100)
Estímulo à prática de exercícios físicos	6 (24)
Disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas	4 (16)
Oferece a opção para quem quiser utilizar	4 (16)
Vê outras pessoas usando/aproveitando	3 (12)
Delimitação de uma área exclusiva para o tráfego de bicicletas	3 (12)
Bem cuidado	2 (8)
Estímulo ao uso de meios de transporte sustentáveis	1 (4)
Atração de pessoas para o local	1 (4)
São voltadas para passeio e não para o transporte	1 (4)
Tornar o local adequado para lazer em família	1 (4)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L.18.: Justificativas para a avaliação das quadras esportivas, identificadas através de entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	Total 24 (100)
Oferece a opção para quem quiser utilizar	6 (25)
Estímulo à prática de exercícios físicos	4 (16,7)
Disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas	4 (16,7)

Vê outras pessoas usando/aproveitando	4 (16,7)
Localizadas no "canto esportivo"	1 (4,2)
Já existiam anteriormente	1 (4,2)
Atração de pessoas para o local	1 (4,2)
Bem cuidado	1 (4,2)
Tornar o local adequado para lazer em família	1 (4,2)
Avaliações negativas	Total 1 (100)
prejudica o caráter contemplativo do espaço	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L.19.: Justificativas para a avaliação da academia ao ar livre, identificadas através de entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	Total 23 (100)
Oferece a opção para quem quiser utilizar	6 (26,1)
Estímulo à prática de exercícios físicos	5 (21,7)
Vê outras pessoas usando/aproveitando	5 (21,7)
Disponibilização de espaços gratuitos para a prática de atividades físicas	4 (17,4)
Bem cuidado	2 (8,7)
As crianças gostam de brincar	1 (4,3)
Avaliações negativas	Total 1 (100)
Falta de sombra nos equipamentos	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L. 20.: Justificativas para a avaliação dos equipamentos de recreação infantil, identificadas através de entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	Total 24 (100)
Oportunidades de lazer específicas para crianças	11 (45,8)
Tornar o local adequado para lazer em família	7 (29,2)
Possibilita o contato das crianças com a natureza	4 (16,7)
Deveria ter mais	4 (16,7)
Estímulo à prática de atividades de lazer infantil ao ar livre	1 (4,2)
Materiais sustentáveis	1 (4,2)
Avaliações negativas	Total 1 (100)
Falta de sombra	1 (100)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L.21.: Justificativas para a avaliação da iluminação, identificadas através de entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	Total 25 (100)
As luzes tornam o local mais bonito	12 (48)
Aumento da sensação de segurança no local	11 (44)
Possibilidade de uso noturno da área	8 (32)
Iluminação diferente	5 (20)
Não frequenta o local a noite mas ouviu pessoas comentando que é muito boa	1 (4)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L. 22.: Justificativas para a avaliação do projeto implementado no Trecho 1 da Orla, identificadas através de entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	Total 23 (100)

Facilidade para usufruir das paisagens naturais da orla	8 (34,8)
Nova opção de lazer na cidade	8 (34,8)
Impactos positivos para a cidade	7 (30,4)
Presença de muitas pessoas no local	5 (21,7)
Hábitos dos frequentadores do local	5 (21,7)
Local onde se sente seguro	5 (21,7)
Permissão para os vendedores ambulantes e em quiosques de alimentos e bebidas	3 (13)
Falta de atrações culturais no local	2 (8,7)
Falta de manutenção do espaço	1 (4,3)
Valorização da região	1 (4,3)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação

Tabela L.23.: Imagem da área do Pontal do Estaleiro identificada através de entrevistas

O que você pensa sobre a área do Pontal do Estaleiro/ Estaleiro Só?	Entrevistados 31 (100)
Novo espaço agradável para lazer ao ar livre	13 (41,9)
Não conhece/não sabe onde fica	8 (25,8)
Área de um novo empreendimento imobiliário	6 (19,4)
Área de uma antiga empresa construtora de navios	2 (6,5)
Área mal aproveitada	2 (6,5)
Não sabe se é uma área pública ou privada	1 (3,2)
Área que possui um projeto para ser implementado	1 (3,2)
Só tem mato	1 (3,2)
Área com pouca estrutura	1 (3,2)

Tabela L.24.: Aspirações e desejos da população para a área do Pontal do Estaleiro identificados através de entrevistas

O que você gostaria que existisse na área do Pontal do Estaleiro/ Estaleiro Só?	Entrevistados 31 (100)
Área de lazer	7 (22,6)
Bares	6 (19,4)
Praça	5 (16,1)
Área verde	4 (12,9)
Equipamentos de recreação para crianças	3 (9,7)
Pista para caminhada	3 (9,7)
Quadras esportivas	3 (9,7)
Parque	3 (9,7)
Museu náutico	2 (6,5)
Restaurantes	2 (6,5)
Shopping	2 (6,5)
Banheiros públicos	2 (6,5)
Equipamentos para exercícios físicos	2 (6,5)
Pedalinhos	2 (6,5)
Bancos para sentar	2 (6,5)
Não quis sugerir nada	2 (6,5)
Edifício comercial	2 (6,5)
Atividades culturais	2 (6,5)
Área para uso de jet ski	1 (3,2)
Ciclovia	1 (3,2)
Edifícios residenciais	1 (3,2)
Hotel	1 (3,2)
Quiosques de alimentação	1 (3,2)
Marina	1 (3,2)
Área para contato com a natureza	1 (3,2)
Clube privado para festas	1 (3,2)
Clube esportivo	1 (3,2)

Barco de passeios turísticos	1 (3,2)
Food trucks	1 (3,2)

Tabela L. 25.: Justificativas para a avaliação da construção de parque público na orla, identificadas através de entrevistas

Justificativas	Entrevistados
Avaliações positivas	Total 26 (100)
Ampliação das opções de lazer ao ar livre na orla	12 (46,2)
Ampliação de áreas verdes	5 (19,2)
Disponibilização de área com acesso público	5 (19,2)
Atração de pessoas para o local	4 (15,4)
Utilidade para um local anteriormente fechado e sem uso	1 (3,8)
Revitalização de espaços públicos	1 (3,8)

Nota: os valores entre parênteses referem-se aos percentuais em relação ao total de entrevistados conforme a avaliação