



GOVERNO DO ESTADO  
RIO GRANDE DO SUL

## **CONTRATO Nº [--]/2022**

**APÊNDICE B – PROJETO REFERENCIAL (MASTERPLAN)**

# CAIS MAUÁ

## PROJETO DE REVITALIZAÇÃO

### INTRODUÇÃO

O presente Masterplan do Cais Mauá, em Porto Alegre, tem como obje arquitetônicas para a revitalização desse território, que atualmente se encontra degradado, subocupado e desconectado da malha urbana que compõe o Centro Histórico e adjacente da cidade.

Em terreno de 181.292,21m<sup>2</sup>, o Cais Mauá se dispõe linearmente por aproximadamente 3,3 quilômetros ao longo do Lago Guaíba. Sua interface com a cidade, originalmente direta e consequente, desde o início da década de 1970 se encontra obstruída pela construção de um con s G . A construção posterior da linha férrea e da Estação Terminal do Trensurb ao longo de parte desse muro reforça a ruptura espacial entre o cais e a cidade. Vale notar que esse muro, estando entre as áreas portuárias e a cidade, não protege o Cais Mauá dos assolamentos das eventuais enchentes.

A reintegração das áreas do cais com o Centro Histórico é entendida como fundamental para a garan plena do Cais Mauá. Para essa concre , é de importância primária a subs representado pelo Muro da Mauá, por um sistema de mesma e , que seja removível e se localize ao longo da faixa perimetral do cais que margeia o Guaíba. Esse recurso, além de ampliar a necessária proteção para as áreas e imóveis do Cais Mauá, também possibilita que seus espaços se integrem com o restante da cidade.

Uma vez estabelecida con C C Histórico é possível se resgatar a presença urbana e a memória construída dos antigos armazéns tombados pelos órgãos de Patrimônio Municipal e Federal, assim como, desenvolver novas atividades nas zonas das Docas e nas zonas confinantes ao antigo Edifício do Gasômetro. Por meio de tratamento urbanístico e arquitetônico que ofereça novos usos aos edifícios existentes e tombados, como também pela construção de novos edifícios, principalmente no Setor das Docas, será possível construir um rico espaço urbano de fruição e interação pública, que alterne atividades destinadas à cultura, educação, serviços, comércio, habitação, lazer e entretenimento.

Essa nova condição urbana também oferece novas áreas livres de uso público, como um grande Promenade junto a toda orla do Cais, um contínuo Boulevard, ao longo da Avenida Mauá e uma diversidade de passeios, praças e jardins nos Setores do Gasômetro e das Docas. Esse novo chão público de aproximadamente 149.000,00m<sup>2</sup> representa 82% do total das áreas do Cais Mauá.

### METODOLOGIA

A elaboração do Masterplan se ancora nos estudos e análises dos relatórios de vocação imobiliária e inteligência de mercado, elaborados pela Patrinvest, assim como, nas conclusões dos estudos econômicos e das demandas expressas pela sociedade e comunidade local.

Os procedimentos metodológicos envolveram:

- Consulta à Legislação urbanística de Porto Alegre, desenvolvida pela Zebl;
- Consulta aos documentos relativos aos edifícios tombados;
- Consulta aos corpos técnicos do Município, Estado, UFRS e IPH;
- Análise dos resultados dos Workshops realizados nos meses de junho e julho/2021 com os setores representativos da sociedade civil, investidores e empresários locais, organizados pela 380 Volts;
- Diagnóstico Técnico dos Ativos Imobiliário, desenvolvido pela Patrinvest;
- Relatório de Inteligência de Mercado, desenvolvido Patrinvest;
- Análise Jurídica dos Ativos Imobiliários e do Marco Legal do Projeto, desenvolvida pela Machado Meyer;
- Avaliação de Vocação Imobiliária, desenvolvida pela Patrinvest;
- Levantamento de informações e publicações na mídia sobre o Cais Mauá;
- Levantamento de informações sobre sistemas móveis de proteção contra enchentes para subsidiar o estudo de proteções alternativas ao atual Muro da Mauá.

## MASTERPLAN - CONSIDERAÇÕES

Entendemos o Masterplan para a Revitalização do Cais Mauá como um projeto urbano de dimensão metropolitana, que se integra ao Centro Histórico e suas zonas adjacentes. Embora circunscrito em área com limites físicos, sua implantação e seu desenvolvimento procuram considerar o desenho da cidade existente, assim como, sua cultura, sua memória e suas relações afetivas desperta no cidadão.

Como parte dos princípios que ancoram e respaldam o Masterplan, pontuamos algumas considerações relacionadas ao Plano Urbano, Cidade, Circulação e Mobilidade.

### PLANO URBANO

Acreditamos que um Plano Urbano deva fundir em proporções variáveis e critérios flexíveis o que consideramos os três espaços de abrangência da arquitetura:

- o geométrico e tecnológico do construído;
- o antropológico e social do habitado;
- o histórico e conceitual do vivido.

A contínua interpretação desses espaços, suas transições, coligações e vínculos fazem-se sempre necessários, pois a cidade não vive só de sua função, só do impacto de seus volumes e vazios edificadas, como também não só de seus símbolos e significados. A cidade vive da interação e do constante desdobramento dessas somatórias.

Do ponto de vista urbano e arquitetônico, novos lugares se expressam por novas edificações, novas conformações espaciais e, também, pela ocupação sistemática dos edifícios e espaços já construídos que sejam referenciais, históricos ou tombados - a memória, essencial nas relações urbanas, se resgata pelo uso.

### CIDADE

Os espaços da cidade, edificados ou não, devem possibilitar multiplicidade, fluxo e rotatividade das atividades. Transparência, visibilidade, perspectivas visuais, leveza e rapidez de transposição devem estar presentes na sua implantação, no contorno de seus edifícios, nos módulos de cheios e vazios, filtrando seu movimento e estabelecendo o fluxo entre arquitetura e paisagem, trabalho e tempo livre.

Novos elementos, quando incorporados aos já existentes, devem traduzir as necessidades e mutações que o tempo e a cultura nos impõem - o novo não se inventa, se descobre.

### CIRCULAÇÃO E MOBILIDADE

As vias de circulação de veículos, as faixas de transporte público, as ciclovias e os espaços dedicados aos modais alternativos de transporte, não devem ser tratados como sendo fatores de ruptura e fragmentação urbana, mas sim, como elementos que incorporados ao tecido da cidade estabelecem com o pedestre uma relação equilibrada, igualitária e contínua de uso dos espaços da cidade.

A prioridade dos veículos sobre o pedestre é cruel, bem como é nostálgico e sentimental o inverso. O cenário urbano exige fluidez de suas relações complexas e não a simplificação e abstração do sectarismo.

## MASTERPLAN - PROPOSTA URBANÍSTICA

Novos sistemas produzem, a evolução das técnicas de trabalho e serviço e a simultaneidade entre fatos e informação abrem espaços no tecido social que pedem da arquitetura novos lugares. No seu desenho, o Masterplan procura contemplar essas novas dinâmicas, assim como, absorver futuras demandas que invariavelmente irão se formalizar - a cidade deve ser compreendida como um organismo não estático, mas vivo, pulsante e, conseqüentemente, mutável.

Dentro do perímetro do Cais Mauá, se destacam Três Setores de interesse:

- **Setor Gasômetro**
- **Setor Armazéns**
- **Setor Docas**



Esses Três Setores, hoje subocupados, encontram-se fisicamente isolados da cidade em função do contínuo muro de contenções ao longo de toda a Avenida Mauá. Suas novas ocupações, assim se estabelecem:

### SETOR GASÔMETRO - SETOR DO LAZER, DELEITE E CONTEMPLAÇÃO

Nesse Setor de grande apreço e forte identidade por parte da comunidade de Porto Alegre, propõe-se uma ocupação controlada, de pouca verticalidade e de baixo impacto construído, que procura estabelecer com os percursos da cidade uma ligação contínua, direta e conseqüente. Potencializada como área urbana de grande fruição, se destina primordialmente ao uso coletivo e público.

Sua ocupação assim se estabelece:

**Armazém A7** - espaço gastronômico, que mantém suas atividades atuais. A ocupação de suas áreas externas deverá ser reconfigurada em função dos implementos de novas praças, decks e sistemas substitutos de proteção contra as enchentes.

**Edifício S E** - ocupação por bares e espaços gastronômicos informais variados que ao longo das diversas horas do dia se associam ao lazer, ao encontro familiar e à boemia. Esse edifício também abrigará uma Escola Náutica, além de espaços para bares e comércio de produtos náuticos, ou mesmo gerais.

**Praça das Águas** - espaço contíguo e contínuo ao Edifício de Serviços e Educação que se compõe por decks, espelhos d'água e fontes lúdicas de água, além de áreas livres destinadas às atividades não programadas de encontro, lazer e contemplação.

**Praça Náutica** - espaço destinado às diversas práticas do lazer náutico. Preserva a rampa de acesso ao Guaíba e reestrutura o pier existente para atracação de pequenas embarcações.

**Praça do Cais (Ponta da Cadeia)** - espaço verde de respiro e desafogo visual entre a Praça das Águas e o Edifício da Antiga Usina do Gasômetro. Compõe-se de percursos sinuosos em meio a um paisagismo funcional que valoriza as massas arbóreas existentes e reforça seu caráter de deleite e de lazer público.

### SETOR ARMAZÉNS - SETOR DA MEMÓRIA

Os Armazéns e os Edifícios existentes tombados pelos Patrimônios Municipal e Federal terão suas volumetrias externas preservadas e serão restaurados nas suas vedações, marquises e portões de acesso. Internamente, terão também recompostos e preservados seus elementos metálicos como pilares, vigas, tesouras dos telhados e trilhos condutores das antigas pontes rolantes. Todo telhado será refeito, oferecendo, se necessário, a possibilidade de composições com iluminações zenitais translúcidas.

Como forma de melhor ocupar internamente os Armazéns, poderão ser instalados mezaninos independentes das estruturas metálicas atuais, assim como passarelas metálicas externas de conexão aérea entre esses Armazéns.

Os usos e ocupações do Setor dos Armazéns são indicativos, e assim propostos, em função dos relatórios da Patrinvest:

**Armazém B3** - Serão mantidas as atividades atuais dos operadores de serviços náuticos.

**Armazém B2** - Nesse Armazém serão transferidas as atividades do Corpo de Bombeiros, atualmente alocado no Armazém C1 e as atividades da SUPRG (Superintendência do Porto do Rio Grande), atualmente no Edifício da ADM.

**Armazém B1** - espaço para pequenas lojas de alimentação e de conveniência.

**Edifício ADM** - após a transferência das atividades da SUPRG para o Armazém B2, esse edifício abrigará novas atividades de hospedagem compartilhada, como coliving, shortstay e AirBnb.

**Armazéns A e B** - Arte e Cultura - comércio, artesanato e gastronomia local e regional.

**Pórtico Central** - Receptivo de Turismo - espaço de informações turísticas, além de permitir eventos, feiras, exposições de pequeno porte para divulgar as singularidades locais.

**Armazéns A1 e A2** - Complexo Tecnológico - enfatizar atividades da Economia Criativa, com espaços para coworking, oficinas criativas, startups, etc.

**Armazéns A3 e A4** - Pavilhão de Exposições e Eventos - espaço para a realização de eventos significativos como Bienal do Livro, Feira do Mercosul, Bienal de Artes, Manifestações de Artes Visuais e demais atividades correlatas de frequência sazonal e periódica.

**Armazéns A5 e A6** - Centros Gastronômicos - comércio de produtos locais, gastronomia, entretenimento, escolas gourmert e demais atividades relativas à gastronomia regional e típica.

**Praça dos Guindastes** - O vazio entre os Armazéns A2 e A3 conforma uma generosa praça com espaços e jardins elevados que se desenvolvem no mesmo nível do Promenade. Nela se concentram destacados os quatro guindastes remanescentes no Cais, que preservam a memória das atividades originais do Cais Mauá.

**Praças de Convivência** - Os espaços intersticiais entre os Armazéns restaurados se transformam em pequenas praças de estar e encontro. Como elo de ligação entre o Boulevard e o Promenade, abrigam também os bicicletários.

### SETOR DOCAS - SETOR DA NOVA URBANIDADE

Os usos desse Setor, composto pelas Três Docas existentes, serão potencializados por atividades de Habitação, Comércio, Serviços, Hotel e outras ligadas a Eventos, Cultura e Lazer, de modo a construir um novo, variado e rico espaço urbano de grande vitalidade que possa ser utilizado ao longo de todas as horas e dias da semana.

Setor de ocupação adensada e verticalizada, seus usos propostos se respaldam nos relatórios elaborados pela Patrinvest e se distribuem na proporção de ocupação de 70% para Residencial e 30% para Serviços (Corporativo), Comércio de âmbito local, Hotelaria e demais usos.

Os relatórios também indicam que para a viabilidade econômica das operações imobiliárias seja prevista sua implantação em fases, de modo a haver equilíbrio entre a oferta e a demanda desses ativos.

As Três Docas, em continuidade espacial a partir dos Armazéns, se denominam por numeração sequencial. Seus programas funcionais, assim se distribuem:

**DOCA 1** - duas Torres com uso Residencial, com Lojas Comerciais de âmbito local no pavimento térreo, abertas para a Orla das Docas Marinas. Possibilidade de construção em duas fases.

**DOCA 2** - duas Torres para uso Corporativo e duas Torres Residenciais, com Lojas Comerciais de âmbito local no pavimento térreo, voltadas para a Orla das Docas e Marinas. Possibilidade de construção em quatro fases.

**DOCA 3** - uma Torre Multiuso - uso Corporativo e Hotelaria, uma Torre para uso Residencial com Lojas Comerciais de âmbito local, no pavimento térreo, abertas para as Orlas das Docas, Marinas e a Praça Edgard Schneider. O edifício do Frigorífico deverá ser restaurado na sua volumetria externa principal, oferecendo novos espaços internos flexíveis destinados a atividades de caráter cultural, como museu, Centro de Exposições, de Espetáculos e de Eventos.

**ÁREAS AQUÁTICAS ENTRE DOCAS** - entre as Docas 1 e 2 e entre as Docas 2 e 3 propõe-se o incentivo para atividades náuticas com a implantação de piers flutuantes, caracterizando áreas de Atracadouros/Marinas de uso público e não restrito apenas aos ocupantes e moradores do Setor das Docas.

### REMANEJAMENTO DE ATIVIDADES REMANESCENTES DO PORTO

Algumas atividades presentes atualmente na área do Cais Mauá serão objeto de remanejamento dentro do próprio Cais ou serão transferidas para o Cais Navegantes em área definida pelo Estado. Segue abaixo as indicações das novas alocações das atividades.

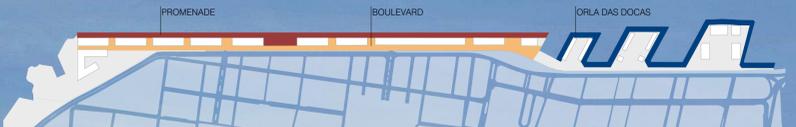
- **SEDE DA SUPRG** - atualmente no edifício da ADM. Suas atividades serão transferidas para o Armazém B2.
- **CORPO DE BOMBEIROS** - atualmente no armazém C1. Suas atividades serão transferidas para o Armazém B2.
- **OFICINAS DE MANUTENÇÃO** - atualmente no armazém C3 será transferida para edificação a ser construída no Cais Navegantes, em área indicada pelo Estado.
- **OGMO - ORGANIZAÇÃO DE MÃO-DE-OBRA DE TRABALHO PORTUÁRIO** - atualmente no Armazém B3, será transferida após a conclusão de sua nova sede a ser construída no Cais Navegantes, em área definida pelo Estado.



### OCUPAÇÃO ESENCIAL DO CHÃO PÚBLICO



### ZONAS URBANAS DE CONEXÃO SEQUENCIAIS ENTRE A CIDADE E O CAIS



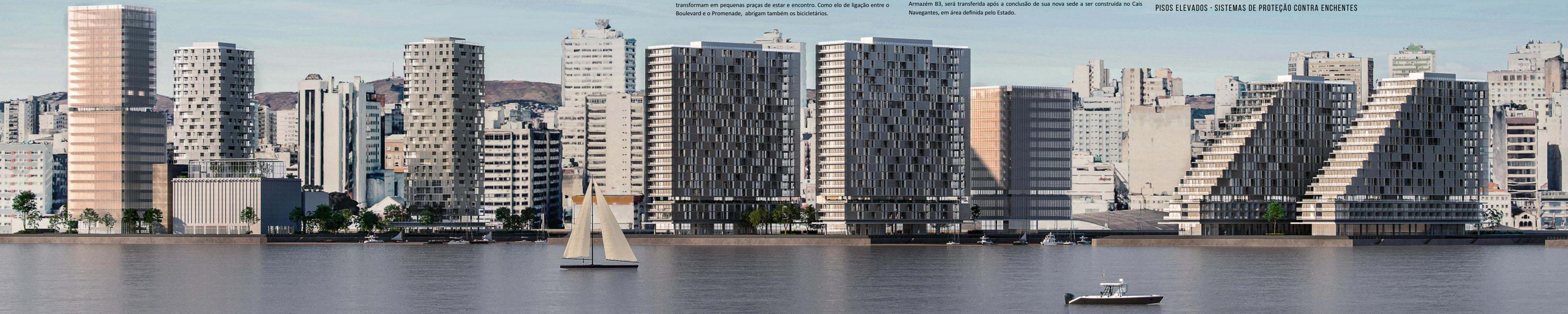
### BOULEVARD, PROMENADE E ORLA DAS DOCAS



### ZONAS VERDES



### PISOS ELEVADOS - SISTEMAS DE PROTEÇÃO CONTRA ENCHENTES





BOULEVARD | AVENIDA MAUÁ

CIRCULAÇÃO, MOBILIDADE, ACESSOS E ESTACIONAMENTOS

A subs Mauá por um novo sistema de proteção contra as enchentes possibilita a integração física e visual entre os Armazéns e o Centro Histórico, que passam a ter apenas a Avenida Mauá como elemento divisorio urbano.

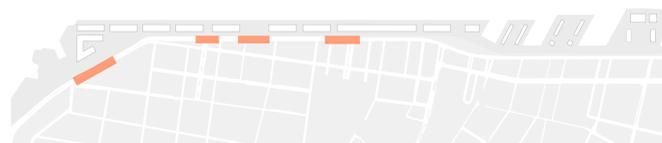
Para mitigar a transposição da Avenida Mauá, propomos que, além da sinalização semafórica nos cruzamentos, as faixas de pedestres e suas áreas adjacentes recebam os mesmos revestimentos dos pisos dos passeios públicos, assim como, sejam também elevadas à suas mesmas cotas de nível - princípio das lombas, porém com dimensões ampliadas. O recurso simples, porém eficiente da utilização dessas Faixas Mitigatórias, evidencia aos usuários que nas zonas de compartilhamento entre pessoas e veículos a prioridade de uso seja dos pedestres.

Fortalecendo também a mobilidade urbana, um sistema de ciclovias intermediado por bicicletários junto às Praças de Convivência e demais edifícios das Docas, percorre todo o Boulevard - Setores do Gasômetro e Armazéns - até os três braços das Docas.

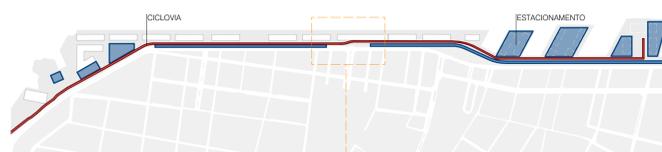
Os acessos de veículos dentro do Cais Mauá se restringem apenas ao Setor das Docas, a partir do Pórtico Central. Propõe-se que o fluxo de veículos vindos da Avenida Mauá contorne à esquerda as Ruas Capitão Montanha e Siqueira Campos, acessando frontalmente o Cais pela Avenida Sepúlveda. A sinalização por semáforos, além da presença da Faixa Mitigatória, controlará a ordem dos fluxos nesse cruzamento.

Os estacionamentos de veículos se distribuirão de modo equilibrado em função das demandas de cada Setor. No Setor do Gasômetro, dois bolsões entre as árvores existentes deverão suprir as necessidades de estacionamento, enquanto que para os Armazéns se localizarão dispostos à 45 graus ao longo de toda a Avenida Mauá. Na parte interna, as vagas também se concentrarão junto ao muro remanescente que confina o Cais com a Ferrovia e a Estação do Trensurb. Para o Setor Docas, onde as demandas serão maiores, são previstos um subsolo de estacionamentos em cada uma das três Docas.

O Masterplan também prevê a utilização de vagas existentes nos Edifícios Garagem junto à Avenida Mauá, que hoje apresentam subocupação, de acordo com a Empresa Matricial, que está elaborando o projeto de Mobilidade Urbana da Região Central de Porto Alegre.



FAIXAS MITIGATÓRIAS



ESTACIONAMENTOS



ACESSO DE VEÍCULOS ÀS DOCAS



PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ

PORTO ALEGRE | RIO GRANDE DO SUL

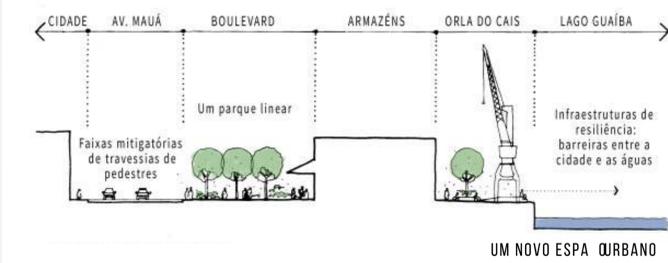
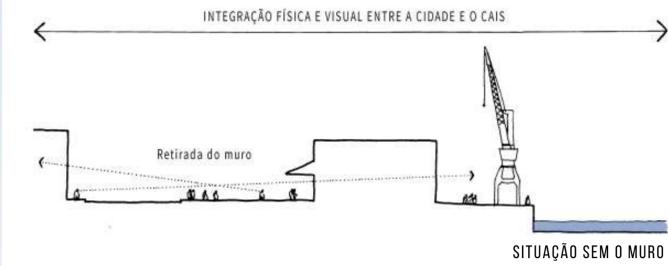
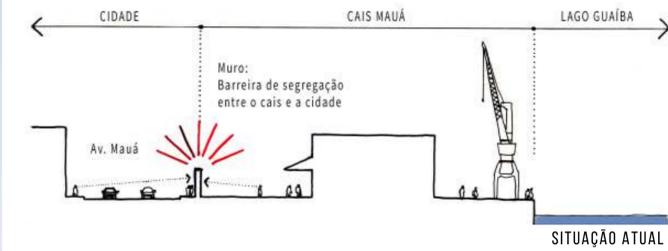
MASTERPLAN  
REVISÃO 02 | 04.02.22

MOBILIDADE  
CIRCULAÇÃO, ACESSOS E ESTACIONAMENTOS



PROMENADE | SISTEMA DE PROTEÇÃO

## SISTEMA DE PROTEÇÃO CONTRA ENCHENTES



O Muro da Mauá, concluído em 1974, tem 2,6km de extensão, com 3,00 m acima do solo e 3,00m abaixo, fazendo parte do conjunto de Sistemas de Proteção Contra Cheias, formado por casas de bombas, comportas e diques que se estendem ao longo do Guaíba por 68km. O topo desse muro está a 3.23m do nível da água e possui 14 portões (comportas).

O sistema foi construído para garantir a segurança da cidade em relação a enchentes mais rigorosa, datada de 1941.

Considerando o nível do Cais na cota de 3.00m, o muro foi edificado a 6.00m, o que representa 1.25m acima do nível da enchente de 1941, cujo nível chegou a 4.75m.

Dois eventos tem destaque além do de 1941: o de 1967 que atingiu o nível de 3.13m e o de 2015 que atingiu o nível de 2.94m. O tempo médio de retorno para o evento de 1941 é de 370 anos, no de 1967 é de 18 anos e no de 2015 não se tem um registro claro. (fonte: DEP-PMPOA).

Considerando que a área do Projeto Cais Mauá situa-se fora do Sistema de Proteção Contra Cheias do Município de Porto Alegre e, portanto, estará sujeito a eventuais inundações, será necessário prever um sistema que garanta a segurança para os edificações do Setor Armazéns, com seus edificações, assim como, das novas edificações propostas no Setor Docas e Setor Gasômetro.

Para mitigar o risco de inundação, será proposta a elevação em 1.26m de uma faixa paralela à Orla do Cais provida de degraus, arquivancadas e rampas de acessibilidade, entre o início do Setor Gasômetro e o Setor Docas.

Barreiras móveis e removíveis de proteção completarão o sistema proposto, garantindo a segurança do atual sistema representado pelo muro que atualmente se encontra no Cais Mauá. Desse modo, o muro entre o Cais e a Avenida Mauá perderá a função de contenção, podendo ser removido para permitir a integração da área do Cais com o Centro Histórico de Porto Alegre.

Para auxiliar na implantação do novo sistema de proteção contra enchentes, deverá ser contratado o IPH - Instituto de Pesquisas Hidráulicas, vinculado à UFRGS, para a emissão de laudo que poderá atestar a viabilidade técnica e manutenção do mesmo nível de proteção do sistema atual, assim como no Plano Operacional para o novo sistema.

Após a definição do tipo de barreira mais eficiente, o fabricante deverá fornecer o projeto básico do sistema para ser submetido à aprovação pelo DMAE- Departamento Municipal de Águas e Esgotos de Porto Alegre.

