

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL - UFRGS
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA DA FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA - PROPAR

FARROUPILHA E MOINHOS DE VENTO

A URBANIDADE DOS PARQUES PÚBLICOS DE PORTO ALEGRE

Rodolfo Marques Sastre

Porto Alegre-RS

2011

RODOLFO MARQUES SASTRE

FARROUPILHA E MOINHOS DE VENTO: A URBANIDADE DOS PARQUES
PÚBLICOS DE PORTO ALEGRE

Dissertação apresentada como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, na área de concentração de Teoria, História e Crítica do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientador: Prof. PhD. Douglas Vieira de Aguiar

Porto Alegre-RS

2011

CIP - Catalogação na Publicação

Sastre, Rodolfo Marques

Farroupilha e Moinhos de Vento: a urbanidade dos parques públicos de Porto Alegre / Rodolfo Marques Sastre. -- 2011.
238 f.

Orientador: Douglas Vieira de Aguiar.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Porto Alegre, BR-RS, 2011.

1. Parques Públicos. 2. Urbanidade. 3. Parque Farroupilha. 4. Parque Moinhos de Vento. 5. Análise Urbana. I. Aguiar, Douglas Vieira de, orient. II. Título.

RODOLFO MARQUES SASTRE

FARROUPILHA E MOINHOS DE VENTO: A URBANIDADE DOS PARQUES
PÚBLICOS DE PORTO ALEGRE

Dissertação apresentada como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, na área de concentração de Teoria, História e Crítica do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Aprovada em:

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Ph.D. Douglas Vieira de Aguiar – Orientador
Universidade Federal do Rio Grande do Sul - PROPAR

Prof. Ph.D. Cláudio Calovi Pereira
Universidade Federal do Rio Grande do Sul - PROPAR

Prof. Ph.D. Renato Holmer Fiore
Universidade Federal do Rio Grande do Sul - PROPAR

Prof. Dr. Günter Weimer
Universidade Federal do Rio Grande do Sul - PROPUR

AGRADECIMENTOS

Ao professor Douglas Vieira de Aguiar, pela sua orientação e direcionamento das idéias e intenções que moveram este trabalho.

Aos professores Renato Holmer Fiore e Douglas Vieira de Aguiar, pelos valiosos ensinamentos durante os estágios docentes, nas respectivas disciplinas de História da Arquitetura e Projeto Arquitetônico

Aos professores Cláudio Calovi Pereira, pelos seus ensinamentos preciosos de História da Arquitetura, Beatriz Fedrizzi, pela oportunidade de participar dos projetos de extensão por ela coordenados, e ao professor Elvan Silva, quem, apesar do pouco contato, sempre me inspirou através de suas valiosas publicações.

Aos demais professores do PROPAR/UFRGS, por todos seus ensinamentos, fundamentais para meu início na docência no nível superior.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, pela bolsa de estudos parcial, muito importante para o suporte ao desenvolvimento desta pesquisa.

Aos meus colegas professores da SOCIESC/IST, Cláudio Santos da Silva e Andrea Pfutzenreuter, pelo apoio durante o desenvolvimento da pesquisa.

Aos meus colegas professores da Universidade Positivo, Heverson Akira Tamashiro e Moara Zucherelli, pelo valioso auxílio na reta final do trabalho.

À Universidade Positivo, especialmente ao curso de Arquitetura e Urbanismo, por ter propiciado a serenidade necessária para a finalização desta pesquisa.

Aos meus colegas de Mestrado, Isabela Brisighello, Ricardo Calovi e Samantha Diefenbach, companheiros inseparáveis de seminários, congressos e pesquisas, fundamentais pelo apoio dado no início desta trajetória.

À Rosita Borges dos Santos, secretária geral do PROPAR, pelo apoio e auxílio extremamente necessários durante o desenvolvimento do trabalho.

Aos meus alunos, que me instigam a cada dia na busca do conhecimento e na melhora das minhas práticas didáticas.

Aos meus primos, Ricardo Sastre e Saul Sastre, e à minha tia Mara Sastre, pelo apoio incondicional nas épocas mais difíceis.

Aos meus pais, Roberto Sastre e Magda Sastre, por tudo o que já me proporcionaram. Sem este apoio esta dissertação não teria sido realizada.

Ao meu Irmão, Diogo Sastre, cuja memória sempre me inspira pela força e por nunca desistir apesar das piores adversidades da vida.

À Karen Nancy Ferreira, minha noiva, pela parceria na busca do conhecimento, pelo carinho, e pelo apoio fundamental para a finalização deste trabalho.

A todos meu especial agradecimento.

*Como os fatos urbanos são relacionáveis com as obras de arte?
Todas as grandes manifestações da vida social têm em comum com a obra de arte o fato de nascerem da vida inconsciente; esse nível é coletivo no primeiro caso, individual no segundo, mas a diferença é secundária, porque umas são produzidas pelo público; mas é precisamente o público que lhes fornece um denominador comum.*

(Aldo Rossi, 2001, p.19)

RESUMO

O presente trabalho pretende investigar a urbanidade de dois Parques Públicos de Porto Alegre plenamente absorvidos pela população, e já consolidados pelo próprio tempo, os Parques Farroupilha e Moinhos de Vento. O trabalho se desenvolve através da aplicação de teorias que abordam o espaço de pontos de vista diferenciados, ora na escala urbana, ora inseridos no percurso interno dos próprios Parques. Estas teorias seguem as premissas indicadas por Hillier (1983) como condicionantes para que a urbanidade ocorra, são elas: a Condição Global, relativa à escala urbana; a Condição Local, voltada para determinadas áreas; e a Condição que enfoca o espaço arquitetônico e sua interface direta com os espaços externos.

A malha urbana e suas conexões com os Parques, o papel dos elementos responsáveis pela legibilidade dos espaços, o espaço como gerador de emoções e a construção histórica destes locais, são analisados através de ferramentas específicas. Ferramentas que tratam do mapeamento das regiões, delimitam áreas de abrangência dos Parques, analisam suas conexões com o entorno e, até mesmo, vislumbram o percurso interno de um visitante hipotético que nos parques deriva. Estas, e outras características analisadas são parte dos elementos empregados para aferir se a urbanidade é plenamente atendida. O trabalho demonstra, por fim, que as condicionantes estão presentes nos dois Parques em maior ou menor escala, e que estes possuem vínculos enraizados na própria história da cidade e dos seus habitantes. Em sua essência, um Parque público é portador de urbanidade, mas, pela falta de alguns destes ingredientes talvez não consiga atendê-la de maneira plena.

ABSTRACT

This work intends to investigate the urbanity of two public parks in Porto Alegre fully absorbed by the population, and already established by the time, the Parque Farroupilha and Parque Moinhos de Vento. The work is developed through the application of theories that address space to different views, sometimes on an urban scale, sometimes inserted in the path of their own internal Parks. These theories follow the assumptions indicated by Hillier (1983) as conditions for the urbanity occur, they are: the overall condition on the urban scale, the local condition, focused on certain areas, and the condition that focuses on the architectural space and its interface directly to the outdoors. The urban network and its connections to the parks, the role of the elements responsible for the legibility of space, space as a generator of emotions and the historical construction of these sites are analyzed using specific tools. Tools that deal with the mapping of regions, border areas covered by the Parks, analyze their connections with the environment and even glimpse into the inner journey of a hypothetical visitor that comes in the parks. These and other features of the analyzed elements are employed to judge if the urbanity is fully achieved. This work demonstrates, finally, that the conditions are present in the two parks to a greater or lesser extent, and that they have ties rooted in the history of the city and its inhabitants. In essence, a public park is the bearer of civility, but the lack of some of these ingredients may not be able to answer it to the fullest.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Mapa de localização do município de Porto Alegre no Estado do Rio Grande do Sul e este no Brasil.....	19
Mapa 2 – Mapa de localização dos bairros de Porto Alegre e indicação dos bairros estudados.	21
Mapa 3 - PDDUA – Mapa com as Macrozonas, Elementos Estruturadores e indicação dos bairros pesquisados.....	61
Mapa 4 - Centro histórico e Cidade Radiocêntrica - Área de estudo e Perimetrais.....	62
Mapa 5 – Localização de marcos estruturadores da paisagem, perimetrais e bairros.....	64
Mapa 6 – A forma visual da área central até a 3ºperimetral de Porto Alegre	68
Mapa 7 – Análise da Conectividade da área central até a 3ºperimetral de Porto Alegre.....	72
Mapa 8 – Análise da Conectividade da área central até a 3ºperimetral de Porto Alegre (aproximação na área dos Parques).....	73
Mapa 9 – Topografia do Parque Farroupilha e indicação dos cortes esquemáticos.....	84
Mapa 10 – Área de Abrangência do Parque Farroupilha.....	86
Mapa 11 – A forma Visual da Área de Abrangência do Parque Farroupilha.	93
Mapa 12 – Topografia no entorno do Parque Moinhos de Vento.....	100
Mapa 13 – Área de Abrangência do Parque Moinhos de Vento.....	105
Mapa 14 – A Forma Visual da Área de Abrangência do Parque Moinhos de Vento.....	110
Mapa 15 – Análise da Integração Global da área do Parque Farroupilha.....	112
Mapa 16 – Análise da Integração Local da área do Parque Farroupilha.....	113
Mapa 17 – Análise da Integração Global da área do Parque Moinhos de Vento.....	114
Mapa 18 – Análise da Integração Local da área do Parque Moinhos de Vento.....	115
Mapa 19 – Percurso da Deriva no Parque Farroupilha.....	117
Mapa 20 – Percurso da Deriva no Parque Moinhos de Vento.....	123
Mapa 21 – Sesmarias da Região de Porto alegre.....	129
Mapa 22 – Sesmaria de Santana.....	131
Mapa 23 – Análise da planta da cidade de Porto Alegre – 1833.....	139
Mapa 24 – Vias de conexão da cidade.....	143
Mapa 25 – Análise da planta da cidade de Porto Alegre – 1837.....	145
Mapa 26 – Arraiais e acessos em meados do Século XIX.....	148
Mapa 27 – Propriedade de Antônio José Gonçalves Mostardeiro.....	153
Mapa 28 – Análise da Planta da Cidade de Porto Alegre, Capital do Estado do Rio Grande do Sul, 1906.....	163
Mapa 29 – Transporte coletivo em 1886.....	168
Mapa 30 – Mapa da Exposição do Centenário Farroupilha.....	177
Mapa 31 – Análise da planta da cidade de Porto Alegre, 1932.....	182
Mapa 32 – Planta parcial da cidade de Porto Alegre, 1956.....	186
Mapa 33 – Planta parcial da cidade de Porto Alegre, 1956.....	187
Mapa 34 – Área do primeiro Plano Diretor.....	193

Mapa 35 – Planta parcial da cidade de Porto Alegre, 2009.....	213
Mapa 36 – Planta parcial da cidade de Porto Alegre, 2009.....	214
Mapa 37 – Parque Farroupilha – Mapa de formação histórica.....	216
Mapa 38 – Parque Moinhos de Vento – Mapa de formação histórica.....	217

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Bairros do entorno do Parque Farroupilha – Dados comparativos.....	22
Figura 2 – Bairros do entorno do Parque Moinhos de Vento – Dados comparativos.....	23
Figura 3 – Esquema das relações conceituais entre os autores.....	58
Figura 4 – Palmeiras da avenida João Pessoa e Canteiro Central da Av. José Bonifácio.....	69
Figura 5 – Fluxo de Veículos na Av. Osvaldo Aranha e Fluxo de Veículos na Av. João Pessoa.....	80
Figura 6 – Pavimentação das Av. Osvaldo Aranha e Pavimentação da Av. João Pessoa.....	81
Figura 7 – Árvores na região do Parque.....	82
Figura 8 – Palmeiras da Califórnia na Av. Osvaldo Aranha.....	82
Figura 9 – Edificações na Av. Osvaldo Aranha.....	82
Figura 10 – Edificações na Av. João Pessoa.....	82
Figura 11 – Corte AA do Parque Farroupilha.....	84
Figura 12 – Corte BB do Parque Farroupilha.....	84
Figura 13 – Corte CC do Parque Farroupilha.....	85
Figura 14 – Corte DD do Parque Farroupilha.....	85
Figura 15 – Monumento ao Expedicionário e Brique da Redenção na Av. José Bonifácio.....	87
Figura 16 – Ponto Nodal 1 – Av. Osvaldo Aranha, Sarmento Leite e Túnel da Conceição.....	88
Figura 17 – Ponto Nodal 2 – Av. João Pessoa e Sarmento Leite.....	89
Figura 18 – Ponto Nodal 3 – Av. João Pessoa e Venâncio Aires.....	89
Figura 19 – Ponto Nodal 4 – Av. Osvaldo Aranha e Venâncio Aires.....	89
Figura 20 – Ponto Nodal 5 – Av. Osvaldo Aranha e José Bonifácio.....	90
Figura 21 – Ponto Nodal 6 – Monumento ao Expedicionário.....	90
Figura 22 – Ponto Nodal 7 – Rotatória: Av.Eng.Luiz Englert, Av. Paulo Gama e Av. Setembrina.....	90
Figura 23 – Marco 1 – Hospital de Pronto Socorro.....	91
Figura 24 – Marco 2 – Colégio Militar.....	91
Figura 25 – Marco 3 – Prédios da UFRGS.....	91
Figura 26 – Marco 4 – Viaduto da Conceição.....	92
Figura 27 – Marco 5 – Palmeiras da Califórnia.....	92
Figura 28 – Marco 6 – Brique da Redenção.....	92
Figura 29 – Marcos 7, 8 e 9 – Monumento ao Expedicionário, Eixo Monumental e Lago.....	93
Figura 30 – Borda da Rua 24 de Outubro.....	95
Figura 31 – Borda da Rua Mostardeiro.....	95
Figura 32 – Borda da Rua Comendador Caminha.....	96
Figura 33 – Vegetação no interior do Parque Moinhos de Vento.....	96
Figura 34 – Edificações na Av. 24 de Outubro.....	97
Figura 35 – Edificações na Av. Mostardeiro.....	97
Figura 36 – Edificações na Rua Comendador Caminha.....	98

Figura 37 – Letreiros na Rua 24 de Outubro.....	98
Figura 38 – Letreiros na Rua Mostardeiro.....	98
Figura 39 – Pavimentação na borda da Rua 24 de Outubro.....	99
Figura 40 – Pavimentação na Av. Goethe.....	99
Figura 41 – Corte AA do entorno do Parque Moinhos de Vento.....	100
Figura 42 – Corte BB do entorno do Parque Moinhos de Vento.....	100
Figura 43 – Corte CC do entorno do Parque Moinhos de Vento.....	101
Figura 44 – Corte DD do entorno do Parque Moinhos de Vento.....	101
Figura 45 – Corte EE no entorno do Parque Moinhos de Vento.....	101
Figura 46 – Bancos na área interna do Parque.....	101
Figura 47 – Área de Socialização nos bares do entorno.....	102
Figura 48 – Bares da Rua Padre Chagas.....	103
Figura 49 – Casas antigas que são usadas como comércio na Rua Quintino Bocaiúva.....	103
Figura 50 – Casas antigas que são usadas como comércio na Rua Comendador Caminha.....	103
Figura 51 – Arborização na Rua Dona Laura.....	104
Figura 52 – Praça Maurício Cardoso.....	105
Figura 53 – Jardins da Hidráulica Moinhos de Vento.....	106
Figura 54 – Ponto Nodal 1 – Av. Goethe e Rua Mostardeiro.....	106
Figura 55 – Ponto Nodal 2 – Bifurcação da Av. Goethe.....	106
Figura 56 – Ponto Nodal 3 – Rua Dr. Timóteo e Rua 24 de Outubro.....	107
Figura 57 – Ponto Nodal 4 – Av. Goethe e Rua 24 de Outubro.....	107
Figura 58 – Ponto Nodal 5 – Eixo que cruza Parque e Rua 24 de Outubro.....	107
Figura 59 – Ponto Nodal 6 – prolongamento da Rua Comendador Caminha (área de estacionamento).....	108
Figura 60 – Ponto Nodal 7 – passarela e eixo interno do Parque.....	108
Figura 61 – Marco 1 – Parque Moinhos de Vento.....	108
Figura 62 – Marco 2 – Hidráulica Moinhos de Vento.....	109
Figura 63 – Marco 3 – Rua Padre Chagas a “Calçada da Fama”.....	109
Figura 64 – Marco 4 – Praça Maurício Cardoso.....	109
Figura 65 – Marcos 5, 6, 7 e 8 – Clube Caixeiros Viajantes, Shopping Moinhos de Vento, Monumento a Castelo Branco e Moinho de Vento.....	110
Figura 66 – Visão Serial do percurso da Deriva.....	118
Figura 67 – Visão Serial do percurso da Deriva.....	119
Figura 68 – Visão Serial do percurso da Deriva.....	120
Figura 69 – Visão Serial do percurso da Deriva.....	121
Figura 70 – Visão Serial do percurso da Deriva.....	122
Figura 71 – Visão Serial do percurso da Deriva.....	124
Figura 72 – Visão Serial do percurso da Deriva.....	125
Figura 73 – Visão Serial do percurso da Deriva.....	126
Figura 74 – Visão Serial do percurso da Deriva.....	127
Figura 75 - Primeira Exposição Estadual de Produtos Naturais e Industriais, 1901.....	165
Figura 76 – Grêmio Footbal Portoalegrense – Estádio da Baixada, dia de Jogo.....	174
Figura 77 – Imagem aérea da Exposição do Centenário Farroupilha.....	178
Figura 78 – Foto do hipódromo na década de 1950 (fotografada na direção Mostardeiro – 24 de Outubro).....	191
Figura 79 - Foto do hipódromo na década de 1950 (fotografada na direção	192

Comendador caminha – 24 de Outubro) no local está implantado o monumento à Castelo Branco atualmente.....	
Figura 80 – Cine Coral, localizado na loja abaixo do prédio (hoje desativado).....	194
Figura 81 - Área vazia e abandonada após a saída do hipódromo (fotografada na esquina da Rua Comendador Caminha em direção à Rua Mostardeiro).....	196
Figura 82 – Tobogã existente no local do atual Parque Moinhos de Vento, frente para a Rua 24 de Outubro.....	202
Figura 83 – Inauguração do Parque. A esquerda o Colégio Estadual Uruguai. A direita prédios da 24 de Outubro ao fundo.....	203
Figura 84 – Projeto Original do Parque	205
Figura 85 – Monumento à Castelo Branco (local das antigas tribunas do hipódromo e do tobogã).....	208
Figura 86 – Vista aérea do Parque Moinhos de Vento em época de Copa Davis.....	212
Figura 87 – Mapas Axiais históricos, 1833 a 1881.....	222
Figura 88 – Mapas Axiais históricos, 1888 a 1929.....	223
Figura 89 – Mapas Axiais históricos, 1932 a 2009.....	224
Figura 90 – Parque Farroupilha, uso dos espaços.....	233
Figura 91 – Parque Moinhos de Vento, uso dos espaços.....	233

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
Contexto dos Parques na cidade	18
Inserção histórica	24
Espacialidade dos Parques	27
Dois Parques, duas épocas.....	29
Método	33
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	36
2.1 A Análise Sintática de Bill Hillier	38
2.2 A Imagem da cidade de Kevin Lynch	43
2.3 A Paisagem Urbana de Gordon Cullen	46
2.4 A Arquitetura da Cidade de Aldo Rossi	48
2.5 Conexões Teóricas	50
2.5.1 Hillier – Lynch	51
2.5.2 Hillier – Rossi	52
2.5.3 Lynch - Rossi.....	53
2.5.4 Lynch - Cullen	55
2.5.5 Rossi - Cullen	56
2.5.6 Hillier – Cullen	57
2.6 Aproximando os conceitos dos Parques	58
3 CONFIGURAÇÃO GLOBAL E ESTRUTURA.....	60
3.1 Os Parques na imagem da cidade	65
3.2 Os Parques e a malha Urbana	71
4 CONDIÇÃO LOCAL, IDENTIDADE E DERIVA	74
4.1 Área de Abrangência.....	74
4.2 A imagem dos Parques	78
4.2.1 Parque Farroupilha.....	78
4.2.2 Parque Moinhos de Vento	94
4.3 Os Parques e suas conexões.....	111
4.3.1 Parque Farroupilha.....	111
4.3.2 Parque Moinhos de Vento	113
4.4 Análise da Deriva	116
4.4.1 Parque Farroupilha.....	117
4.4.2 Parque Moinhos de Vento	123
5 ANÁLISE HISTÓRICA, PERMANÊNCIAS	128
5.1 Origem e formação da cidade antes da cartografia.....	129
5.2 A cidade nos limites da península (1833 a 1888).....	138
5.3 A expansão da cidade e seus arraiais (1888 a 1929)	156
5.4 A cidade e sua renovação (1929 a 1941).....	174
5.5 A estruturação da cidade (1941 a 2009)	184
6 CONCLUSÃO.....	219

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho trata da investigação de dois Parques públicos da cidade de Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul. A pesquisa busca entender o fenômeno que levou os Parques Farroupilha e Moinhos de Vento a serem locais de intenso uso nos dias de hoje, o que os tornou os mais freqüentados e conhecidos Parques da capital.

Os espaços públicos em geral acabam sendo reflexo de uma organização social e política, e o seu traçado materializa estas influências. Porém, o que os consolida como locais públicos são a história, a dinâmica urbana e as pessoas que os utilizam. Retornando no tempo para uma breve contextualização do tema, se pode verificar através das pesquisas arqueológicas e do relato dos estudiosos da área, que a vida comunitária já existia nos primeiros agrupamentos humanos. A identificação de construções e de fogueiras ao redor das habitações, de certa maneira, indica essa vivência¹. Dificilmente se poderá classificar esses locais como praças, e muito menos como Parques, mas se conseguirá afirmar com certa tranquilidade conceitual que eles fazem parte dos primórdios de uma organização social com um local de convívio específico. A isso corresponde o que Hillier e Hanson denominariam de “Lógica Social do Espaço”², percebendo este espaço e sua configuração como gerador de relações sociais.

¹ BENÉVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. 4 ed. São Paulo: perspectiva, 2005, p. 16.

² HANSON, Julienne; HILLIER, Bill. **The Social Logic of Space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

Em outros momentos históricos se identifica os reflexos destas relações sociais nos espaços públicos, e, conseqüentemente, na forma em que as pessoas os utilizam. Alguns exemplos podem ser citados, tais como a Ágora grega, a praça de mercado medieval, a praça renascentista, os jardins barrocos, os Parques neoclássicos e ecléticos e as propostas modernistas.

No caso brasileiro é interessante notar a grande quantidade de pessoas que freqüentam os Parques públicos em algumas cidades, dentre elas Curitiba, São Paulo e, no caso aqui proposto, Porto Alegre. Porém, o que não fica claro é o porquê de alguns Parques serem preferidos em detrimento de outros, porque a diversidade de pessoas é maior em determinados locais, ou por que nos sentimos em casa em alguns e estranhos e perdidos em outros.

A força motriz desta pesquisa surgiu na busca de algumas respostas sobre esse fenômeno, ou fato urbano, que são os Parques Públicos, desde o ponto de vista do usuário até o entendimento de seu papel na própria cidade. Justificando a proposta de uma maneira mais direta, as questões acerca dos dois Parques aqui estudados, surgiram pela observação acumulada dos locais em passeios rotineiros e em diversas condições temporais e climáticas. Observou-se que determinados percursos eram mais procurados que outros, que alguns raramente tinham pessoas neles paradas, e, além disso, o comportamento e o tipo dos usuários também eram variáveis se comparados, por exemplo, os dias de semana e os finais de semana.

A busca do referencial teórico teve origem nesta primeira observação do comportamento dos usuários nos Parques, relacionada ao modo como estas

pessoas enxergavam o próprio Parque e seus percursos. Porém, a pesquisa foi sendo direcionada para a ampliação da área de abrangência dos locais e do distanciamento focal do problema. Estes estudos foram enxergando um comportamento mais coletivo e chegando até o desenvolvimento histórico da cidade e dos Parques. Um afastamento que foi necessário para se entender o fenômeno através da aproximação gradativa.

Para conseguir focar o estudo no Parque, se usará a classificação proposta por Rossi (2001), que identifica alguns elementos da cidade como Fatos Urbanos, Elementos Primários, ou, Monumentos. São as atividades fixas capazes de agir como catalisadores do processo de urbanização, acelerando-o. Os Parques foram eleitos para esse estudo como um desses elementos.

No processo de exploração e de inicial afastamento do objeto, se buscou linhas de pesquisa que se distanciassem gradativamente da escala do usuário e das visuais que ela propicia nos percursos. Esse afastamento territorial levou à consulta de estudos ligados a análise do movimento de grupos de pessoas, uma busca de entendimento de um comportamento coletivo. Foram encontradas linhas teóricas que tratam de legibilidade dos ambientes, orientação, confluências visuais, e pontos referenciais que levam as pessoas ao sentimento de pertencimento. Porém, além destas questões se percebe que algo mais subjetivo reforça certas percepções dos lugares. A legibilidade de determinados locais pode ser a mesma para todos, mas existe uma diferença no envolvimento de diferentes pessoas com os mesmos locais, o já falado sentimento que só sente quem está perto de sua casa.

Um afastamento ainda maior levou o estudo à escala urbana, tentando entender como esse determinado Parque se comporta em relação à cidade. Esse entendimento da forma da cidade e do próprio Parque, e de como estes se relacionam, também demonstra ter uma grande importância na busca da resposta inicial. No entanto, se percebeu que a compreensão da própria formação da cidade e de todas as questões nela envolvidas, possivelmente fortaleceria ainda mais a argumentação.

É esse processo de afastamento territorial e conceitual que é a força motriz do estudo. Se, partindo da visão da pessoa inserida no espaço o afastamento se torna necessário para se entender o fenômeno, no caso os Parques urbanos, a situação inversa poderá levar a conclusões que podem explicar de uma forma bem mais embasada o porquê do comportamento de determinadas pessoas nesses locais, e o porquê destes locais conseguirem catalisar a vida urbana de forma tão intensa. Neste contexto, poderia parecer mais lógico colocar o capítulo que trata da formação histórica dos Parques primeiro, porém, esta opção poderia influenciar as análises realizadas nos outros capítulos, uma vez que a pesquisa foi construída exatamente na ordem que foi aqui proposta. A intenção era verificar se a história confirmaria ou refutaria as conclusões parciais de cada análise.

Como ancoragem teórica surge, então, o conceito de urbanidade. Sua utilização como *conceito-mãe* da pesquisa foi motivada pela possibilidade de costura teórica que faz entre diversos autores, e que acabou indo ao encontro do direcionamento que a pesquisa vinha tomando.

É importante relatar que o contato com o conceito de urbanidade ocorreu

através do grupo de pesquisadores que mantém um fórum permanente na internet, e que traz um constante e atualizado debate sobre o tema. Esta rede, chamada de @urbanidade, fundada por Douglas Vieira de Aguiar, congrega pesquisadores e interessados pelo tema de diversas universidades brasileiras.

A utilização deste referencial teórico, de abrangência conceitual ampla, diversa, muitas vezes ambígua, e por isto tão atraente (algumas vezes até desnorteadora para a pesquisa e aplicação metodológica), acaba inserindo este estudo na linha de discussões contemporâneas que ocorrem no campo da arquitetura.

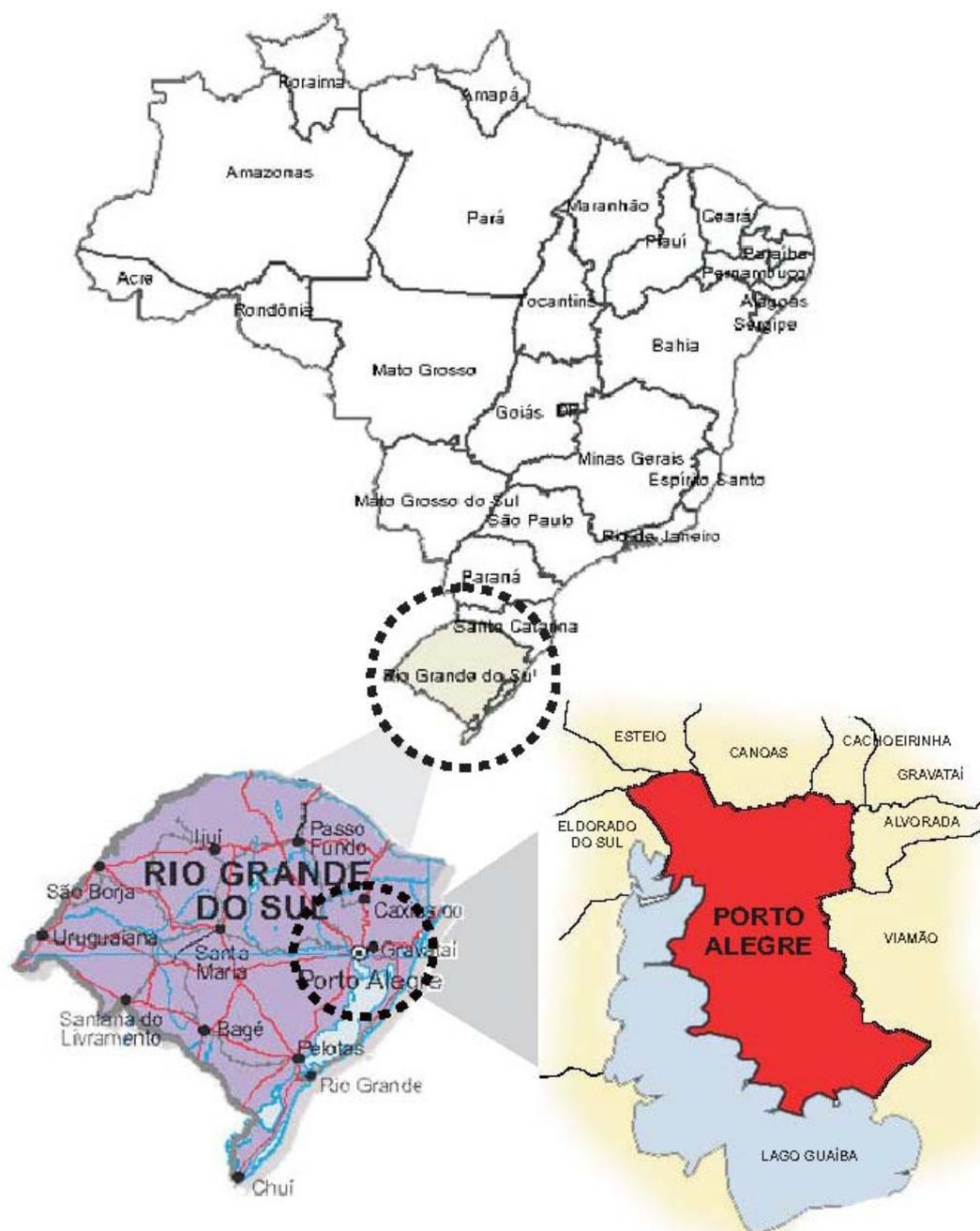
Através da análise aplicada em locais conceitualmente portadores de urbanidade, os Parques públicos, acredita-se estar contribuindo para as investigações acerca da própria definição do conceito de urbanidade, da identificação de seus elementos, e do entendimento do seu campo de atuação, ou seja, a cidade.

O objetivo dessa pesquisa, então, é entender quais fatores contribuem e como eles colaboram com urbanidade dos mais antigos Parques urbanos de Porto Alegre, o Parque Farroupilha e o Parque Moinhos de Vento, ambos completamente absorvidos pela população. Para isso, e na busca da explicação de tão complexo fenômeno, uma série de teorias e suas ferramentas de análise serão utilizadas, todas ligadas ao processo acima descrito, e o próprio conceito de urbanidade.

Contexto dos Parques na cidade

A cidade de Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul, está

localizada em sua porção leste, próxima a costa do Brasil. O seu território é delimitado ao norte pelos municípios de Canoas e Cachoeirinha, ao leste por Alvorada e Viamão, este também responsável pelo limite sul, e, ao Oeste delimitado por Eldorado do Sul e o Lago Guaíba (mapa 1).



Mapa 1 – Mapa de localização do município de Porto Alegre no Estado do Rio Grande do Sul e este no Brasil. Diretor Fonte: IBGE (<http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/default.shtm>), adaptado pelo autor.

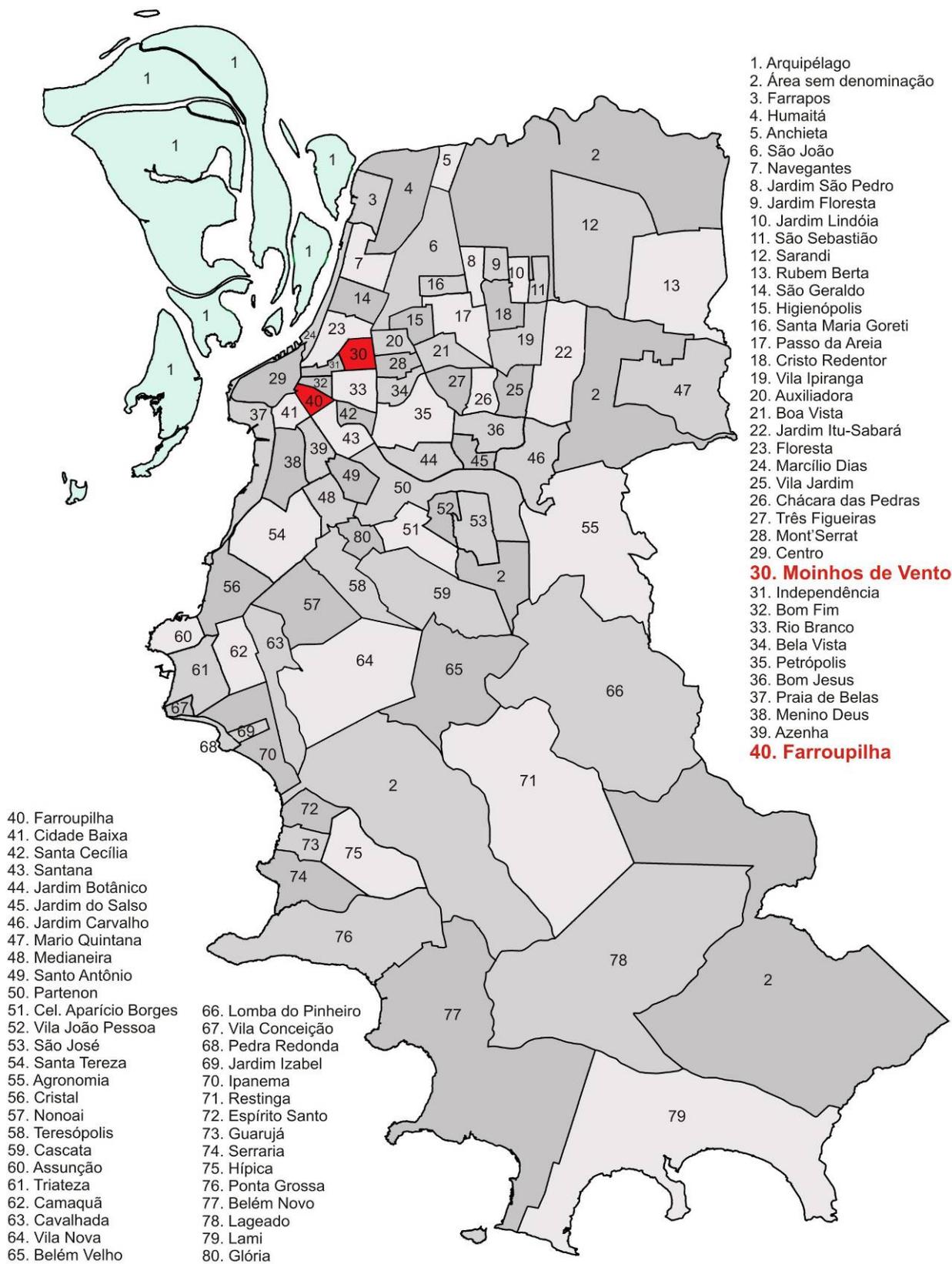
A cidade, conforme censo populacional do IBGE de 2007³, teve sua população recenseada e estimada em 1.420.997 habitantes, com previsão de aumento para o ano de 2009 para 1.436.123 habitantes. Este dado a coloca como a 10ª cidade brasileira no ranking populacional.

Porto Alegre ocupa uma área de 496,83 km² dividida em 79 bairros (mapa 2). De acordo com a Secretaria do Planejamento Municipal⁴ a legislação oficializando tal divisão começa a surgir na década de 1950. Entre os anos de 1892 e 1927 era dividida em distritos, e, posteriormente a esta última data, em zonas (urbana, suburbana e rural) e subdivida em seções.

Dentre os bairros que serão estudados, se terá atenção especial para os que abrigam os Parques e para os localizados em suas imediações. Na área do Parque Farroupilha, se identifica o próprio bairro Farroupilha, onde se situa o Parque (mapa 2, nº40) e os bairros Bom Fim (mapa 2 nº32), Cidade Baixa (mapa 2 nº41), Santana (mapa 2 nº43) e Centro (mapa 2 nº29). Na área do Parque Moinhos de Vento, além do bairro que leva o mesmo nome (mapa 2, nº30) estão os bairros Auxiliadora (mapa 2 nº20), Mont'Serrat (mapa 2 nº28), Independência (mapa 2 nº31) e Rio Branco (mapa 2 nº33). Todos estes estão localizados relativamente próximos ao centro histórico da cidade, ou seja, intimamente ligados ao seu desenvolvimento, fato este que será tratado com mais atenção no decorrer da pesquisa.

³ BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Contagem da População 2007. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007>> - Acesso em: março de 2010.

⁴ PORTO ALEGRE. Secretaria do Planejamento Municipal. Criação e História dos Bairros. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?p_secao=128> Acesso em: março de 2010.



Baseado em informações da Secretaria de Planejamento Municipal, os dados relativos aos bairros foram lançados em duas planilhas. Esta estratégia foi utilizada para deixar mais nítida a relação entre os bairros do entorno de cada Parque e entre suas próprias regiões.

Os bairros localizados no entorno do Parque Farroupilha provavelmente, pelas suas dimensões e características, apresentam discrepâncias em termos de quantidade de usuários que freqüentam o Parque, porém, na análise dos dados, os bairros Centro e Santana se destacam em termos de área e número de habitantes. A densidade maior fica com os bairros Bom Fim e Cidade Baixa, locais cujas fronteiras com o Parque são maiores. Na questão da renda mensal os maiores números estão nos bairros Farroupilha e Bom Fim. Na comparação entre os índices, os valores são bem distintos, excetuando-se a renda, que apresenta pouca variação, um valor que fica com média de 14,04 salários mínimos para toda a região.

Bairro	Área	População	Densidade	Renda média por domicílio
Farroupilha	57 ha	1.101 hab	19 hab/ha	16,66 SM/mês
Bom Fim	38 ha	11.351 hab	298,7 hab/ha	15,80 SM/mês
Cidade Baixa	79 ha	16.634 hab	210 hab/ha	11,20 SM/mês
Santana	149 ha	21.221 hab	142,4 hab/ha	13,93 SM/mês
Centro	228 ha	36.862 hab	161,7 hab/ha	12,61 SM/mês
REGIÃO	551 ha	87.169 hab	158,2 hab/ha	14,04 SM/mês

Figura 1 – Bairros do entorno do Parque Farroupilha – Dados comparativos
Fonte: IBGE, 2000

O entorno do Parque Moinhos de Vento, com as mesmas prováveis diferenças em termos de usuários do Parque, tem o bairro Rio Branco com a maior área e número de habitantes, porém, a densidade maior fica com o bairro Independência, e a maior média de renda é encontrada no bairro diretamente ligado ao Parque, que leva seu nome. A mesma relação que se encontra

relativa a renda no Parque Farroupilha também se percebe na área do Moinhos de Vento, porém, o próprio bairro Moinhos apresenta valores diferenciados se comparado aos outros bairros, e acaba elevando a média por domicílio para 23,09 salários mínimos mensais.

Bairro	Área	População	Densidade	Renda média por domicílio
Moinhos de Vento	82 ha	8.067 hab	98 hab/ha	29,33 SM/mês
Auxiliadora	82 ha	9.985 hab	121,8 hab/ha	19,57 SM/mês
Mont'Serrat	79 ha	10.236 hab	129,6 hab/ha	24,07 SM/mês
Rio Branco	136 ha	19.069 hab	140,2 hab/ha	20,50 SM/mês
Independência	40 ha	6.407 hab	160,2 hab/ha	21,98 SM/mês
REGIÃO	349 ha	53.764 hab	154 hab/ha	23,09 SM/mês

Figura 2 – Bairros do entorno do Parque Moinhos de Vento – Dados comparativos
Fonte: IBGE, 2000

Entre as regiões do entorno dos Parques se percebe que os bairros diretamente vinculados a estes possuem maior renda média, o que não é nenhuma novidade, pois os próprios Parques são responsáveis pela valorização dos terrenos em suas bordas.

Ao comparar as médias das duas regiões se percebe que o entorno do Parque Farroupilha possui maior área e número de habitantes, porém, fazendo uma relação direta com a dimensão dos dois Parques e os bairros do entorno, existe uma proporcionalidade nestes números. Esta observação acaba se refletindo na densidade de ambos, que é muito próxima. O índice que foge das relações anteriores é a renda por domicílio, sendo esta cerca de 65% maior na região do Parque Moinhos de Vento. Este último índice, em análise preliminar, pode ser o responsável pela qualidade dos espaços dos Parques em termos de conservação, e pelo perfil diferenciado do público frequentador.

Quanto aos espaços verdes, a Secretaria Municipal do Meio Ambiente indica que a cidade possui 582 praças urbanizadas e 8 Parques Públicos.

Dentre eles o Parque Moinhos de Vento possui a menor área, 11,50 hectares, mas é segundo mais antigo, com data de fundação de 1972. Nesse critério perde apenas para o tradicional Parque Farroupilha, de 1935, com 37,51 hectares ocupados. Essa antiguidade está vinculada ao desenvolvimento urbano com reflexos territoriais originados já na fundação da cidade.

Inserção histórica

A disputa pelas terras esteve muito presente na formação da cidade de Porto Alegre. Esta condição se refletiu de várias maneiras, desde sua escolha como Capital do Estado até a sua implantação no território. Sua localização era estratégica para o controle da entrada fluvial no território (atual Rio Grande do Sul), assim, a sua sede administrativa foi implantada na parte mais alta da península. Em termos urbanos, seu traçado começa a ser demarcado no ano de 1772 pelo Capitão Engenheiro José Alexandre Montanha, que também demarcou as terras para a distribuição aos casais de açorianos que ali residiam. Ainda segundo as diretivas militares, no ano de 1778, foram construídas as primeiras fortificações no entorno da península, bem como proteções contra o acesso pelo lago.

Esta *muralha* acabou criando uma barreira entre o urbano e o rural, o que serviu para a sua finalidade, mas, segurou o crescimento da cidade por um bom tempo. A cidade se conectava a outras do entorno por cinco vias principais, posteriormente, seus eixos de crescimento: Caminho Novo (Av. Voluntários da Pátria), Caminho dos Moinhos de Vento (Av. Independência), Caminho do meio (A. Osvaldo Aranha), Caminho da Azenha (Av. João Pessoa

e Av. Azenha) e Caminho de Belas (Av. Praia de Belas).

Esta estrutura inicial e o seu decorrente crescimento trazem relações diretas com os Parques estudados. Em ordem cronológica e, conseqüentemente, espacial, surgem os Parques Farroupilha e Moinhos de Vento.

A área do Parque Farroupilha, no momento em que a cidade foi cercada, já adquiriu sua importância no cenário urbano. Sua localização, apesar de possuir um terreno alagadiço e de ocupação difícil, era contígua as fortificações e limitada por duas das principais vias de crescimento da cidade, o Caminho do Meio e o Caminho da Azenha. Esta posição privilegiada era utilizada para o descanso das tropas, por causa das pastagens, e também para o armazenamento de gado que abastecia a cidade. Seguindo sua breve trajetória histórica, o local viu a cidade crescer em sua volta e se adensar nas vias circundantes. Neste ínterim, antes de sua consolidação como espaço público, sua ótima localização foi aproveitada para uso militar e cobiçada pelo mercado imobiliário crescente, pois foram várias as tentativas vislumbrando lotear seu terreno. A implantação efetiva do parque público também ocorreu de maneira paulatina, inicialmente em área mais próxima ao centro e, finalmente, em meados o século XX em sua totalidade, apesar de ter sua extensão diminuída em relação à área original.

O Parque Farroupilha passou por diversos nomes. A área serviu para usos também variados, tal como arena de touros, velódromo, local de exposições, e, atualmente se consolida como o principal Parque da cidade, atraindo pessoas de diversos bairros e, inclusive, da região metropolitana, além de figurar como um dos principais pontos turísticos de Porto Alegre. Na

atualidade, o Brique da Redenção, o chimarrão, o passeio com os cães, as manifestações políticas, as apresentações de teatro, de música e circo, dentre outras atividades, fazem dele o local vocacionado ao lazer e vinculado à própria tradição da cidade.

O outro Parque estudado, o Moinhos de Vento, tem sua área vinculada ao crescimento urbano mais tardiamente do que o Parque Farroupilha, mas também está ligado a um de seus eixos, desenvolvido efetivamente após a derrubada das muralhas. Este eixo foi inicialmente chamado de Caminho dos Moinhos de Vento, e atualmente contempla a Av. Independência e as vias que dela bifurcaram, as Ruas Mostardeiro e 24 de Outubro. É exatamente entre estas duas ruas, e após um declive acentuado, que a chácara pertencente a Antônio José Gonçalves Mostardeiro, seria muito tempo depois transformada em Parque. Neste processo, a área, vinculada ao Arraial São Manoel, prevista inicialmente para ser loteada e dar continuidade a malha urbana, acabou sediando o Prado Independência, (o mais importante hipódromo da cidade), e, posteriormente, após um longo período de abandono e especulações quanto ao seu uso, na década de 1970 se transformou no segundo Parque de Porto Alegre. A ligação com o crescimento urbano aparece mais uma vez, sua implantação é simultânea e vinculada à criação da 2ª avenida perimetral, que corta a área do Parque e consolida um dos anéis de crescimento da cidade.

Hoje o Parque Moinhos de Vento é amplamente utilizado pela população como área de lazer, porém, a sua abrangência é mais local do que o Parque Farroupilha, e, devido às suas dimensões, as atividades que propicia também são mais restritas. O Parque se vincula a uma elite da cidade que ainda persiste desde a ocupação da área com os casarões no início do século XX,

entretanto, o local também recebe uma série de eventos voltados para um público mais amplo, mesmo que ainda restrito.

Espacialidade dos Parques

Este item busca entender um pouco da espacialidade destes Parques compreendendo o modo como ocorre a relação corpo-espaço, ou melhor, verificando como esta se reflete na percepção de uma pessoa imersa neste espaço ao movimentar-se.

Em termos de localização, o Parque Farroupilha se posiciona muito próximo ao centro da cidade, o mesmo centro histórico já relatado. Devido à topografia, localizado em um ponto mais baixo, sua relação visual com a área central não acontece de forma direta. Porém, nos bairros do seu entorno a sua presença aparece pela própria ambiência das ruas, nas quais, árvores de grande porte com características semelhantes às encontradas no Parque trazem esta vinculação, apesar de ter suas maiores dimensões limitadas por duas vias de intenso fluxo de veículos, Av. Osvaldo Aranha e João Pessoa. Uma característica que, para o pedestre que na região circula, segrega o espaço do parque, pois, o que se vê na grande maioria das vezes são pessoas que circulam pelo Parque porque dele estão fazendo uso, e não por causa de seus percursos diários habituais. Esta situação se modifica um pouco na borda da Av. José Bonifácio, na qual o fluxo de veículos é menor, e existe um canteiro central em que a circulação de pedestres é possível. Este fato ajuda a levar esta ambiência do Parque para o entorno.

Para a pessoa que circula pelo Parque se pode dizer que duas

percepções diferentes convivem. Uma delas é dada para quem anda pelo eixo monumental ou pelas vias do entorno. A característica destas de permitir grande profundidade no campo de visão traz certa sensação de segurança, e permite uma maior orientação no espaço. A outra situação ocorre na circulação pelos caminhos menores que conectam estas grandes vias. Neles, a sensação de insegurança é acentuada devido aos locais mais fechados, em que o campo visual é restrito e podem surgir situações diferentes a cada grupo de árvores ou curvas.

Um fenômeno que é interessante observar é que, em ambos os percursos, uma série de acontecimentos, ou eventos, ocorrem: diversos recantos, construções, esculturas, chafarizes, etc.. Eles fazem com que o visitante seja sempre instigado a descobri-los, gerando pontos de interesse. Estes locais mais *fechados* quando freqüentados por muitas pessoas se tornam seguros e aumentam as possibilidades para a socialização, porém, quando poucas pessoas deles fazem uso, os espaços mais abertos são os preferenciais devido à segurança.

O Parque Moinhos de Vento apresenta uma espacialidade diferente do Parque Farroupilha. As dimensões e a profundidade são menores, e ele possui uma clara divisão em duas partes, uma voltada para a recreação e lazer contemplativo, e outra voltada para atividades esportivas. Em relação às visuais do entorno, a presença do Parque para quem vem da região central através das ruas Mostardeiro e 24 de Outubro, ocorre de forma abrupta, mesmo assim, a sua ambiência já se faz presente antes mesmo desta visualização. Todo o entorno do Parque conserva um pouco de suas características, principalmente por causa das vias mais estreitas e da presença

de árvores de grande porte. Embora tenham grande fluxo, as Ruas Mostardeiro e 24 de Outubro possuem largura que permite uma relação mais direta do Parque com o entorno. Esta vinculação faz com que a parte do Parque voltada para a 24 de Outubro esteja plenamente integrada ao entorno, sendo usada inclusive como circulação para os não freqüentadores do Parque.

Duas situações aparecem no Parque Moinhos de Vento em termos de espacialidade, e ambas relacionadas à presença da Av. Goethe (2º Perimetral) que o corta em duas partes. A parcela voltada para o lazer é mais integrada com o entorno, é mais movimentada, o paisagismo é mais controlado e, em consequência disto, passa uma maior sensação de segurança. O outro lado do Parque possui uma ambiência mais voltada para a prática esportiva, ou seja, as quadras e o campo de futebol são visíveis de diversas áreas, a vegetação é menos densa, e um dos lados da divisa do Parque é *colado* em fundos de lote. Esta limitação dada pelos muros das casas vizinhas ao parque cria, em dias de pouco movimento de pessoas, locais em que a insegurança parece maior.

Em termos de referenciais construídos, o Parque não é muito variado, e os principais, o Moinho e o monumento à Castelo Branco, ficam parcialmente encobertos pela vegetação de grande porte. O que se pode trazer de referência mais forte são as edificações altas do entorno, visíveis de diversos pontos do Parque.

Dois Parques, duas épocas

O Parque Farroupilha foi fundado no dia 19 de Setembro de 1935, 37 anos antes da fundação do Parque Moinhos de Vento, realizada no dia 9 de

novembro de 1972. A diferença das duas épocas aparece latente nos seus traçados e na espacialidade criada.

O Parque farroupilha surge em uma época em que o modernismo estava começando a aparecer em cenário mundial, época que pode ser denominada pré-moderna. A cidade, entre 1925 e 1935 passa por uma remodelação radical, principalmente em sua área central. Neste processo, casarões coloniais são derrubados e largas avenidas são abertas, com uma clara influência da Paris de Haussmann, pois "... fazer uma cidade moderna tinha de estar de acordo com o tripé de Haussmann: sanear, transportar, equipar"⁵. O Parque, foi baseado no projeto paisagístico de Alfred Agache, foi completado para a inauguração da Exposição Comemorativa do Centenário da Revolução Farroupilha, uma espécie de demonstração da modernidade que a cidade estava ingressando. A arquitetura dos pavilhões em estilo Art Dèco, ou proto-moderno, já demonstrava essa intenção. O paisagismo, conforme Luz e Oliveira (2000), mescla características dos jardins franceses e ingleses, buscando a natureza idealizada, porém, a busca da estética modernizante da arquitetura parece refletir-se em seu traçado, principalmente no eixo monumental. Arriscando errar na classificação de pode dizer que o traçado traz influências do Art Nouveau, estética também pré-moderna.

Em termos compositivos se pode identificar que o Parque Farroupilha, de organização cruciforme, é estruturado em três níveis. O primeiro deles é o eixo monumental, cuja importância é ressaltada pelos elementos que compõe sua perspectiva, tais como a vegetação em suas bordas, o espelho d'água, o monumento ao expedicionário. Além disso, devem ser consideradas as suas

⁵ Zero Hora. **História ilustrada de Porto Alegre**. Publicado em fascículos. Porto Alegre: Já Editores, 1997, p.130-131.

dimensões e as relações que mantém com as principais vias do entorno, ora de paralelismo ora funcionando como conexão. O segundo nível de penetração nos espaços é composto pelo eixo perpendicular ao eixo principal, que, por sua vez, conecta o terceiro nível de penetração no parque. Este último caracterizado pelos recantos de composição mais livre.

O Parque Moinhos de Vento participa de outro momento com características modernizantes na cidade. Uma modernização que traz o automóvel como o principal ator do cenário urbano, época em que uma série de obras é realizada, dentre elas: o alargamento de vias, viadutos, e a consolidação do modelo em que as avenidas perimetrais fazem parte. Época chamada por alguns autores de culto ao concreto, em que a 2ª perimetral se relaciona diretamente com a implantação do Parque, pois parte dela o corta (Av. Goethe), e com ele é inaugurado. Cabe destacar que esta modernização ocorre também em âmbito nacional, e conflui com a consolidação das áreas metropolitanas das grandes cidades brasileiras.

O traçado paisagístico do Parque possui zoneamento de atividades influenciado pelo urbanismo modernista, porém tardio, com referências visíveis ao brutalismo. Traz consigo também a proposta da separação das funções, as quatro funções urbanas preconizadas pela Carta de Atenas, habitar, circular, trabalhar e recrear-se. Nesta última o Parque se enquadra de forma direta, recreação com atividades esportivas e não apenas o lazer contemplativo. Em termos de estratégia projetual ele não possui uma definição clara de penetração no espaço se comparado ao Parque Farroupilha, sua estrutura é organizada no entorno das próprias funções urbanas já citadas.

Resumindo a comparação entre as duas épocas temos uma diferenciação das referências urbanas, porém, ambas com características modernizantes. O Parque Farroupilha, fundado na época em que o urbanismo sofre influências de Haussmann, busca por uma estética mais adequada à época, apesar das referências historicistas. O Parque Moinhos de Vento, por sua vez, possui em suas características influências de um período modernista já consolidado e ligado aos preceitos da Carta de Atenas.

Como já foi visto, se forem comparadas as rendas médias dos usuários dos dois Parques, vemos que a região do Bairro Moinhos de Vento tem uma renda per capita maior do que a região do Bairro Farroupilha, o que estabelece vínculo direto com os freqüentadores do local. Porém, esta diferença não é construída de uma hora para a outra, o bairro Moinhos de Vento tem suas origens ligadas ao deslocamento da elite da cidade que seguiu pela Av. Independência e ali se instalou. O bairro ainda mantém este perfil, apesar de outros centros terem se formado distantes do centro histórico da cidade.

Em uma rápida análise do entorno do Parque Farroupilha se pode relacioná-lo a Universidade Federal do Rio Grande do Sul e seus estudantes. Nas suas cercanias, principalmente nos bairros Cidade Baixa e Bom Fim, predominam estudantes e certa vida boêmia materializada pelos bares e casas noturnas da região. Já no Bairro Moinhos de Vento, o comércio e os serviços ainda atrelam o bairro à elite da cidade, bem como seus moradores, com a 3ª renda per capita mais alta de Porto Alegre.

Método

Para se entender a urbanidade dos Parques Farroupilha e Moinhos de Vento o método que será aplicado passará pela identificação dos ingredientes que compõem a urbanidade, ou seja, uma análise que tratará das três condições para que ela ocorra (HILLIER, 1983), e que posteriormente será conceitualmente justificada. Estas condições são: a análise da Configuração Global, voltada para a vinculação dos Parques com a cidade e sua relação com a malha urbana; a análise da Configuração Local, em que as questões se voltam para a relação com o entorno imediato aos Parques e a constituição dos espaços; e a questão histórica na escala arquitetônica do espaço e suas Permanências no Tempo.

Na primeira condição, em sua análise Global, se buscará entender os Parques em relação à cidade, ou melhor, a posição destes vinculados aos principais bairros que constituem seu entorno em termos geográficos, de renda, de ocupação de território, e a posição dos próprios Parques quando relacionados a outras áreas verdes da cidade. Ainda nesta linha, estes bairros serão analisados à luz do Plano Diretor da cidade e a sua posição relacionada ao zoneamento urbano e legislação incidente. Mais especificamente, se verificará como a cidade enxerga a função destes lugares no cenário urbano em relação ao seu planejamento.

O entendimento dos Parques na estruturação da malha urbana conforme o seu posicionamento será alvo da análise subsequente. A cidade então, será entendida através de seus eixos de crescimento e suas vias principais. Seguindo a análise, se procurará entender qual o papel destes na imaginabilidade urbana. Para atingir estes objetivos serão analisados os mapas

do Plano Diretor de Porto Alegre, bem como a sua descrição, e, após, será desenvolvido um mapa axial da cidade que servirá de suporte para a avaliação do critério de Conectividade urbana. Por fim, será gerado um mapa com a forma visual de Porto Alegre no qual os elementos de Lynch (1994) serão registrados e discutidos.

A segunda condição necessária para a urbanidade, a análise da escala Local, tratará primeiramente das questões vinculadas à imaginabilidade, depois se passará para o entendimento das conexões e relações do Parque com o entorno e, por fim, um passeio pelo próprio Parque através da análise de percurso abordando aspectos da capacidade do local em gerar emoções. Este objetivo será alcançado primeiro com a definição de uma área de abrangência da ambiência do Parque, por isto, o mapa da forma visual começará com o entendimento do elemento bairro, partindo do Parque como centro irradiante destes limites. A seqüência da análise trará o Parque e seus percursos confrontados com os percursos da área de abrangência, isto através da geração e análise de um mapa axial em que serão tratadas a integrações Global e Local. Aproximando o estudo do objeto, e trazendo a inserção do “corpo” no espaço, será acrescentado mais um referencial teórico, e, com isso, gerado um mapa com o registro deste percurso. Posterior, este material será analisado com base na Visão Serial e suas possíveis influências na emoção e na própria escolha do percurso.

A terceira condição está vinculada a outro autor, Aldo Rossi, que será utilizado para estudo da história da cidade vista através dos Parques. Ele será importante para verificar como os elementos das análises anteriores foram construídos pela própria cidade, e qual influência eles receberam do tempo. Em

outras palavras, será examinado como o tempo influencia a urbanidade, e como as permanências e a construção gradual da cidade influenciam seus habitantes. Em termos objetivos os mapas históricos existentes, com caráter documental ou não, serão estudados e vinculados as suas respectivas épocas através do relato de momentos relevantes para a cidade e sua configuração. Isto sem esquecer que não se busca neste item a história da cidade de Porto Alegre, e sim, a história da construção dos espaços que hoje abrigam os Parques.

Por fim, um capítulo trará as conclusões do estudo e o entendimento da urbanidade dos Parques Farroupilha e Moinhos de Vento. Ele será elaborado através da sobreposição das condições anteriormente avaliadas, cujos dados e informações serão cruzados e vistos conforme suas influências recíprocas.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Em um estudo mais informal se poderia buscar o conceito de urbanidade diretamente pela definição do dicionário da língua portuguesa Hoaiss (2010): “qualidade ou condição de ser urbano – conjunto de formalidades e procedimentos que demonstram boas maneiras e respeito entre os cidadãos; afabilidade, civilidade, cortesia.” Porém, na atualidade, não basta morar na cidade para que tais questões comportamentais simplesmente apareçam, o tema parece extrapolar esta condição se formos analisar mais profundamente a questão.

É importante observar que a bibliografia aqui utilizada e a sua combinação já foi ensaiada por Aguiar (2010 e 2011), portanto, o direcionamento das análises segue estes passos como base para a pesquisa.

Um dos primeiros autores que trouxe o tema da urbanidade para análise, sob o ponto de vista da arquitetura e do urbanismo foi Bill Hillier, mais precisamente em seu texto de 1983 (escrito conjuntamente com outros autores), considerado inaugural para a teoria da Sintaxe Espacial “Space Syntax, a different urban perspective”⁶. Na busca de uma definição, o autor aponta que a condição de urbanidade está apoiada em três pilares: a condição de rede, ou configuração urbana; a condição de publicização do espaço, ou a possibilidade de gerar comunidades virtuais; e a terceira delas, a condição voltada para a arquitetura em escala local, ou a relação entre os espaços privados e o espaço público.

Outro autor que trata do tema, mas não especificamente com estas palavras é Kevin Lynch. Ele traz para a análise da cidade o ponto de vista dos

⁶ Os outros autores são: Julienne Hanson, John Peponis, John Hudson e Richard Burdett. O texto foi escrito no âmbito da *Unit for Architectural Studies* da *Bartlett School of Architecture and Planning*, na *University College, Londres*.

habitantes, ou como eles a percebem, no qual a legibilidade é crucial, pois, a imagem ambiental por eles criada, quando clara, “constitui uma base valiosa para o desenvolvimento individual”, e também desempenha um papel social, uma vez que “pode fornecer a matéria-prima para os símbolos e as reminiscências coletivas da comunicação de grupo”.⁷

Fazendo uma rápida relação com as três condições de Hillier para a urbanidade, se verifica que Lynch também usa três categorias para decompor a imagem ambiental, e que podem ser equiparadas conceitualmente: estrutura (condição global); identidade, no sentido de individualidade (condição local); e o significado, na relação espacial (espaço público x espaço privado).

Para tentar trazer um elemento de análise em que o usuário pudesse ser visto com maior proximidade, será utilizada a Visão Serial proposta por Cullen (1983). Ela pode ser utilizada para cobrir as análises anteriores à medida que coloca o *corpo* imerso no espaço dos Parques, e trata de questões relativas à Imagem Mental para perto das pessoas. Isto ocorre através de sua visão serial do espaço, teoria que reforça o terceiro item da urbanidade, o significado, ou a relação público x privada através da arquitetura.

Para tentar fechar a análise sobre a urbanidade nos Parques Públicos, outro autor entrará neste cenário, Aldo Rossi. O seu estudo sobre a Arquitetura da Cidade, e a abordagem desta sob o ponto de vista de uma cidade que vai sendo construída pelo tempo, permeia as análises anteriores e parece fechar, complementar e reforçar os itens levantados pelas teorias anteriormente descritas.

A escolha destas linhas conceituais busca trazer para o estudo praticamente o embrião das pesquisas em cada área específica. Todas as

⁷ LYNCH, Kevin. **A imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p.5.

teorias citadas acima, desde as mais antigas, deram origem a uma série de desdobramentos realizados por outros pesquisadores, porém, pareceu mais oportuna para o objetivo deste trabalho a investigação das teorias nas suas consideradas origens, ou já consagradas como marcos em termos conceituais. Cada qual mantendo vinculação com uma condição na relação corpo x espaço.

2.1 A Análise Sintática de Bill Hillier

O considerado texto inaugural da teoria da Sintaxe Espacial, “Space Syntax, a different urban perspective”⁸ de Hillier et al (1983), que introduz o tema da urbanidade, é iniciado com a seguinte frase: “Arquitetos talvez tenham desistido da idéia de que *comunidade* possa ser criada pelo projeto, mas a questão de como a arquitetura pode ter qualquer efeito social continua tão aberta como sempre esteve.”⁹

A proposta do trabalho de Hillier et al. (1983), então, se baseia em uma visão global da organização espacial, que atua tendo as cidades e área urbanas como pertencentes a um poderoso mecanismo que sustenta e controla padrões de movimentos das pessoas. É esse sistema que será aplicado com o foco nos Parques, pois os padrões espaciais gerados por essa teoria ajudarão no entendimento, como o autor colocou, de sua natureza social e suas conseqüências. Holanda (2002, p.115), comenta que o propósito da sintaxe espacial tem sido o “de olhar para as sociedades espacialmente, independentemente do que mais as sociedades possam ser, ou de como

⁸ HILLIER, Bill. et.al. Space Syntax: A different urban perspective. In **The Architects Journal**. Nov 1983, p.48-63 (Consultado no original)

⁹ “Architects may have given up the idea that ‘community’ can be created by design, but the questions of whether architecture can have any social effects is still as open as ever”

possam ser descritas”.

Em termos de efeitos espaciais, segundo Hillier et.al (1983) seus estudos demonstraram que a organização das áreas urbanas afeta padrões de movimento e uso vinculados à inteligibilidade do espaço, ou seja, a facilidade dos habitantes em distinguir padrões espaciais de partes locais. Outros itens observados foram a continuidade da ocupação, detectando áreas não, ou mal, utilizadas e a previsibilidade do espaço, ou melhor, como padrões de co-presença podem ser previstos através de um padrão espacial. Estas características se tornam fundamentais na presente pesquisa, pois tendem a responder um dos seus principais questionamentos: porque as pessoas utilizam determinadas áreas nos Parques em detrimento de outras.

Na proposta teórica de Hillier et.al (1983), em uma visão mais próxima do observador, a forma que os prédios se organizam no entorno de um espaço particular é importante, porém, a forma do arranjo espacial poderá não reproduzir a urbanidade. Neste ponto de vista, como o espaço é preenchido se torna mais determinante, pois urbanidade e comunidade virtual são produtos de uma organização espacial em sentido amplo, ou seja, um projeto global. No caso dos Parques, as formas que os elementos e as massas vegetais atuam adquirem esse mesmo potencial.

No epílogo do seu texto, Hillier explica que os sociólogos acreditam que o espaço não importa para as relações sociais, pois estas são feitas por pessoas e não pela arquitetura, porém, esta afirmação pode ser contraposta em três partes. A primeira indica que a sensação de estar rodeado de pessoas é tão importante para o sucesso da vida nas cidades quanto a possibilidade de relacionamentos pessoais que ocorrem independentemente dela (co-

presença), e em algumas vezes, por causa de justaposições e formas de espaços públicos e edificações que facilitam estes encontros. A segunda parte indica que sentir-se seguro na cidade depende muito de áreas com ocupação e uso contínuos. Por último, existe uma sutil relação entre a organização do espaço urbano e os tipos de sociedade que o ocupam.

Argumento que a crença de que a forma espacial não tem efeitos sobre as pessoas e a sociedade é flagrantemente absurda. Se assim fosse, poderíamos projetar qualquer monstruosidade impunemente. Concebo que os efeitos determináveis da forma espacial sobre as pessoas são tão limitados quanto precisos. A forma espacial, infiro, cria o campo de encontros prováveis – ainda que nem todos possíveis – dentro do qual vivemos e nos movemos, levando, ou não, a interação social, tal campo é em si próprio um importante recurso sociológico e psicológico. Procurarei mostrar que tal campo tem uma estrutura definida, assim como propriedades de densidade e rarefação. Ele, portanto, merece um nome. Chama-lo-ei de comunidade virtual, querendo dizer que ele existe, ainda que seja latente e irrealizado. A comunidade virtual é o produto direto do desenho espacial. (HILLIER, 1989, p.13 apud HOLANDA, 2002, p.110)

Para se descrever a comunidade virtual o mapa axial é utilizado como ferramenta, pois ele indica o potencial de co-presença, e tem relação direta com o grau de integração das linhas do sistema. Conforme a descrição de Hillier et.al (1983) um mapa axial será composto pelo menor número de linhas longas e retas que cobrem toda a superfície de uma cidade, tendo em conta o quão longe você pode ver e caminhar.

A propriedade mais fundamental do espaço é o fato de que em seu tipo ou característica de ordenamento já está presente um comportamento social. O espaço constitui (e não apenas representa) uma forma de ordem em si própria: uma forma criada para finalidades sociais – seja através de projeto ou de forma espontânea e cumulativa – e através da qual a sociedade é delimitada e reconhecível. A primeira tarefa da teoria deve ser a de descrever o espaço como um sistema com essas propriedades. (HILLIER e HANSON, 1984, p.9)

Conforme Holanda (2002), a abordagem de cada fenômeno ocorre a partir de um determinado aspecto, no caso da Sintaxe Espacial a co-presença no espaço arquitetônico ocupa o lugar central, e, para sua análise se pressupõe o desenvolvimento de um conjunto de variáveis que lhe são peculiares. O autor trata também de arranjos sociais, indicando que diferentes grupos se organizam de formas diferentes, as quais podem se agregar em espaços abertos, e podem variar de acordo com as distâncias, com o tempo, podem também se reunir casualmente ou mesmo em momentos especiais. Ou seja, os grupos sociais são responsáveis pela variação entre co-presença real e predictibilidade, ou melhor, no potencial de gerar esta co-presença. O autor ainda ressalta que, “o espírito de uma época tem também características de vida espacial que lhe são próprias.”

É através de sua realização no espaço que podemos reconhecer num primeiro momento que uma sociedade existe. E uma sociedade faz mais que simplesmente existir no espaço. Ela também assume uma forma espacial definida e o faz em dois sentidos. Inicialmente as pessoas distribuem-se no espaço localizando-se uns em relação aos outros com um grau maior ou menor de agregação e separação e articulando padrões de movimento e encontro que podem ser mais densos ou mais esparsos dentro ou entre diferentes grupamentos. Além disso, a sociedade organiza o espaço propriamente dito através de edificações, limites, caminhos, marcos, zonas e assim por diante, de forma que o ambiente físico daquela sociedade também assume um padrão definido. Em ambos sentidos uma sociedade assume uma ordem espacial definida e reconhecível (HILLIER e HANSON, 1984, p.26)

Sintaxe Espacial, então, conforme define Hillier et al. (1983), é um método para descrever e analisar padrões do espaço arquitetônico, tanto no âmbito urbano quanto no da edificação. Ela busca um método preciso de descrição espacial que possa indicar como o ambiente funciona, tendo sempre em vista a relação estreita entre as variáveis sociais, usos do espaço, e as formas arquitetônicas. Desta maneira, trabalha como elemento tanto de

diagnóstico como de projeto, pois os arranjos e os percursos podem ser simulados, ou, de uma maneira mais direta:

Dois problemas de descrição devem ser resolvidos: a sociedade deve ser descrita em termos de sua intrínseca espacialidade; o espaço deve ser descrito em termos de sua intrínseca socialidade. (HILLIER e HANSON, 1984, p.26)

Seguindo o processo proposto por Holanda (2002, p.96), a análise de padrões espaciais “parte de mapas precisos de assentamentos, que devem incluir as entradas para os edifícios devidamente marcadas”, mas o primeiro passo é traduzir estes mapas para que registrem apenas as barreiras sobre o chão, as que limitam o movimento dos pedestres. No caso dos Parques, os canteiros, áreas verdes, construções, lagos, entre outros, exercem a mesma função. Estes mapas são chamados pelo autor de “mapas de barreiras”.

Holanda (2002) traz um questionamento interessante para a aplicação da teoria da Sintaxe Espacial, ele pergunta como considerar os casos em que uma configuração de ruas, similar a tantas outras nas quais se verifica intensa co-presença, mostra-se deserta. O autor defende então, que os estudos sintáticos não examinaram suficientemente tais casos paradoxais. Analisando a Sintaxe Espacial na questão da presença dos seus três níveis analíticos, padrões espaciais, vida espacial e vida social¹⁰, o autor concorda que eles realmente estiveram presentes na teoria desde o seu início, porém, ele acredita que foi desenvolvido mais o primeiro, menos o segundo, e menos ainda o terceiro.

Esta lacuna conceitual indicada pelo autor, coloca a pesquisa sobre os Parques aqui proposta como uma possibilidade de especular sobre este tema

¹⁰ O autor se refere a Vida Social como “um conjunto de atributos socioeconômicos gerais que pode estar relacionado a questão da lógica social dos padrões espaciais e da vida espacial. Trata-se de oferecer uma interpretação de como padrões espaciais e a vida espacial podem ser partes constituintes de “modos de vida” (HOLANDA, 2002, p.114).

aplicando a própria análise sintática. Uma consideração que pode ser importante para viabilizar em uma mesma pesquisa essa aplicação simultânea de diversas linhas teóricas nos Parques é que “O espaço exterior tem usualmente menos diferenças de categorias entre espaços, mais homogeneidade de acessos desde as células que definem o sistema, menos diferenças de categoria entre as células e assim por diante”. (HILLIER e HANSON, 1984, p.19). Porém, se sabe que tudo dependerá da complexidade da situação.

2.2 A Imagem da cidade de Kevin Lynch¹¹

Ao falar sobre A imagem da cidade de Kevin Lynch, Lamas (1992) comenta que foi um trabalho inovador e que causou importante reflexão. “Ele sistematiza e torna científico o que antes seria empírico e subjetivo”¹², e, além disso, traz o foco da cidade para os moradores e a importância da imagem da cidade para o comportamento social e psicológico dos habitantes.

Lynch (1997) aplica seu método de análise em três cidades norte-americanas, examinando suas qualidades visuais por meio de imagens mentais das pessoas que nelas residem, focando, especialmente, na questão da legibilidade. Uma cidade legível para Lynch (1997, p.3) “seria aquela cujos bairros, marcos ou vias fossem facilmente reconhecíveis e agrupados num modelo geral.” Porém, o autor defende que a legibilidade não é o único atributo importante para se ter uma bela cidade, mas se torna especial quando se

¹¹ A Imagem da Cidade foi publicada originalmente em inglês com o título **The image of the city**. Cambridge: The MIT Press, 1960.

¹² LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e desenho da cidade**. 3.ed Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004., p.398.

considera os ambientes na escala urbana em sua dimensão, tempo e complexidade, diretamente como seus habitantes a percebem.

[...] Lynch demonstra a existência de uma imagem coletiva – denominador comum das inúmeras imagens pessoais de cada habitante – e estabelece os métodos para que estas preocupações se inscrevam na prática urbanística, estabelecendo a dialética entre a imagem que o arquiteto procura e as imagens que os habitantes percebem. (LAMAS, 1992, p.401)

Ao defender sua teoria, Lynch (1997, p.3) indica que “estruturar e identificar o ambiente é uma capacidade vital entre todos os animais que se locomovem”, e para isto, eles usam uma série de outros indicadores, desde os sentidos até as características dos objetos e dos elementos urbanos. O processo de orientação para o autor, passa invariavelmente pela imagem ambiental, uma imagem “que é o produto tanto da sensação imediata quanto da lembrança de experiências passadas”¹³.

A importância das permanências, dos elementos históricos na imagem da cidade fica registrada também através do exemplo da cidade de Los Angeles. Lynch (1997, p.47) indica que um dos temas frequentes nas entrevistas com os moradores era o da idade relativa, ou seja, um pequeno entroncamento de uma rua ou mesmo hotéis decadentes tinham um forte apelo emocional, possivelmente por causa do ambiente novo ou em mutação. O autor comenta que existia uma ligação “quase patológica” com qualquer coisa que houvesse sobrevivido à transformação.

O estudo da forma física proposto por Lynch (1997), aplicado às cidades americanas é classificado em cinco tipos de elementos: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos. Examinando como o autor os caracteriza se buscará

¹³ LYNCH (1997, p4.)

lê-los aplicados aos Parques e ao entorno imediato, ou seja, uma área menos abrangente e com características distintas.

A definição de Limite para o autor é assinalada por elementos lineares não usados ou vistos como vias pelo observador, ou seja, são fronteiras, quebras de continuidade, referências laterais. Estas fronteiras podem ser impenetráveis ou podem ser apenas costuras ou demarcações nítidas. Já os Bairros, o autor entende como regiões de uma cidade dotadas de extensão bidimensional com características comuns que os identificam.

Os Pontos Nodais são locais estratégicos de uma cidade através dos quais o observador pode entrar. Podem ser junções, cruzamentos, locais de passagem, etc., ou alguma característica física que se concentra em algum ponto. A descrição de Marco, elemento que é externo, é vista como um objeto físico referencial, um edifício, uma montanha, um monumento, uma loja, etc. Eles podem também ser locais, o que será observado nas áreas de estudo deste trabalho, e, como indica o autor, “são geralmente utilizados como indicadores de identidade, ou até de estrutura, e parecem tornar-se mais confiáveis à medida que um trajeto vai ficando cada vez mais conhecido.”¹⁴

O último elemento de Lynch é focado nas Vias, responsáveis pela estrutura espacial e indicadas como canais de circulação, os locais que as pessoas costumam se deslocar habitualmente.

Durante as análises estes elementos propostos, mapeados e tratados individualmente em suas especificidades, serão comparados com as conclusões obtidas pelo autor na aplicação em cidades americanas, e comparados também entre os dois Parques.

¹⁴ LYNCH (1997, p.53.)

O que se torna importante para esta pesquisa é a adaptabilidade dos elementos propostos por Lynch para outras realidades, o que ocorrerá no estudo dos Parques, ou, como ele mesmo explica:

A imagem de uma dada realidade física pode às vezes mudar de tipo conforme as diferentes circunstâncias do modo de ver. Assim, uma via expressa pode ser um canal de circulação para o motorista e um limite para o pedestre. Do mesmo modo, uma área central pode ser um bairro, quando uma cidade é organizada em escala média, e um ponto nodal, quando se leva em conta a área metropolitana. Mas as categorias parecem ter estabilidade para um determinado observador quando ele opera num determinado nível. (LYNCH, 1997, p.54)

Reforçando a abordagem mais abrangente que este trabalho se propõe Lynch (1997, p.51) afirma que existem outras influências que atuam sobre a imaginabilidade “como o significado social de uma área, sua função, sua história, ou mesmo seu nome”. Porém, o autor ressalta que o seu interesse é a forma física que as cidades possuem.

2.3 A Paisagem Urbana de Gordon Cullen¹⁵

O trabalho de Gordon Cullen em Paisagem Urbana, conforme a apresentação do seu próprio livro, foi primeiramente formulado na revista Architectural Review antes de ser publicado neste formato em 1961. Conforme Lamas (1992) ele aparece como uma reação contra os estragos que os centros históricos sofreram com a visão moderna, e segue a linha proposta por Camillo Sitte tanto pela leitura da cidade como pela escala de abordagem urbana. Paisagem Urbana influenciou várias gerações de arquitetos ensinando-lhes a olhar a cidade como forma de aprendizagem, e conseguiu exemplificar que “a

¹⁵ Paisagem Urbana foi publicado originalmente em inglês com o título **The Concise Townscape**, London: Architectural Press, 1961.

forma tem razões mais profundas e complexas que a simples resposta funcional.”¹⁶

Outra contribuição do trabalho de Cullen, foi no movimento de recuperação da história e dos ensinamentos do passado, influenciando diretamente nos conceitos de patrimônio histórico e arquitetônico. E, ainda de forma mais direta: “Para aprender a projetar, há primeiro que aprender a ler a cidade. Hoje a nossa formação de arquitetos muito deve a esse livro e aos seus belíssimos desenhos.”¹⁷

Para ilustrar o ponto de vista teórico de Cullen (1983), se começará com a seguinte frase, que acaba sintetizando muito de seu pensamento: “Uma cidade é antes do mais uma ocorrência emocionante no meio-ambiente”¹⁸. O autor defende que de nada adianta a cidade estar provida de todos os meios possíveis para torná-la saudável, confortável, funcional, se no final de tudo isto ela se apresentar monótona. Ela não cumpriria sua missão. Mas ele mesmo lembra que emoção e animação não nascem de soluções científicas fornecidas pelo homem, se precisa procurar além delas novos valores e novos critérios. Um destes critérios sugeridos pelo autor é o uso do sentido da Visão, pois quando se olha uma coisa não é apenas ela que acaba sendo vista.

Seguindo sua linha de raciocínio, se o meio-ambiente suscita reações emocionais, três aspectos devem ser considerados: a ótica, o local e o conteúdo. Na questão ótica o autor evoca a Visão Serial, ou seja, a visão que vai surgindo do ambiente na medida em que a pessoa vai se deslocando, como uma sucessão de imagens em um filme. A Visão Serial opera com o que Cullen chama de visão existente e visão emergente, o que se vincula com a criação

¹⁶ LAMAS (1992, p.398)

¹⁷ LAMAS (1992, p.398)

¹⁸ CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 1983, p11.

de emoções durante o percurso.

Aliás, para além da sua utilidade, a visão tem o poder de invocar as nossas reminiscências e experiências, com todo o seu corolário de emoções, fato do qual se pode tirar proveito para criar situações de fruição extremamente intensas. (CULLEN, 1983, p.10)

Quanto ao Local, Cullen (1983) explica que é relativo à nossa posição no espaço, ou melhor, “Uma vez que nosso corpo tem o hábito de se relacionar instintiva e continuamente com o meio-ambiente, o sentido de localização não pode ser ignorado [...]”¹⁹. Por fim, o Conteúdo é relacionado às características da cidade, sua cor, sua textura, sua escala, etc., ou tudo que a torna única.

2.4 A Arquitetura da Cidade de Aldo Rossi²⁰

A publicação de A Arquitetura da Cidade em 1965, conforme Lamas (1992) teve muitas repercussões nos meios culturais e profissionais, principalmente na Europa Mediterrânea, e cuja influência no pensamento urbano atual ainda pode ser sentida. De acordo com Moneo (2008, p.98), a publicação é elaborada com materiais procedentes de trabalhos anteriores, e Rossi pretende com ela “definir e estabelecer conceitos que lhe permitam apresentar uma visão *científica* da cidade”.

O trabalho de Rossi, ainda conforme Lamas (1992), surge integrado a outros autores italianos da mesma época, seguindo uma linha influenciada pelo estruturalismo²¹, e que investigavam as relações entre a morfologia urbana e a tipologia construtiva, e os fatos urbanos e sua formação, buscando salvar a arquitetura do discurso esmagador da técnica.

¹⁹ Ibid, p.11.

²⁰ A Arquitetura da Cidade foi publicado originalmente em italiano com o título **L'Architettura Della Città**, Padova: Marsilio Editori, 1966.

²¹ A influência mais forte do estruturalismo na obra de Rossi, conforme Montaner (1999) fica mais evidente no conceito de tipologia arquitetônica tratada por ele de acordo com a estrutura espacial básica do edifício dentro da malha urbana.

Rossi não aborda o desenho urbano, no sentido de um manual ou conjunto de princípios, para as questões imediatas da prática profissional. O seu contributo para a revisão e abandono do urbanismo moderno é dado quando legitima a revalorização das formas urbanas tradicionais – da rua ao quarteirão, da praça ao monumento -, bem como da geometria e do traçado, no ato de projetar a cidade. (LAMAS, 1992, p.424)

O contexto do seu surgimento é de um pós-guerra europeu em que várias cidades precisam ser reconstruídas cuidadosamente, conforme Montaner (1999b) isto pode explicar a grande mudança de visão que ocorre. O mesmo autor, Montaner (1999a), em outra publicação, explica que a teoria de Aldo Rossi juntamente com a de Robert Venturi são as mais influentes dos anos 1960. O autor ainda afirma que a teoria de Rossi é múltipla, pois em termos de arquitetura ele insiste no poder da idéia em todas as obras e defende o mecanismo de pensamento análogo que possui a memória.

Sempre tenho afirmado que os lugares são mais fortes do que as pessoas, o cenário mais que o conhecimento. Esta possibilidade de permanência é a única que faz a paisagem ou as coisas construídas superiores as pessoas. (ROSSI, 1979 apud MONTANER, 1999, p.74)

O Estudo da forma urbana para Rossi indica que a cidade, para ser considerada como um artefato deve possuir três proposições distintas coexistindo. A primeira afirma que o desenvolvimento urbano tem um sentido temporal, ligado a uma seqüência cronológica de acontecimentos. A segunda proposição afirma que há uma continuidade espacial na cidade. E a última delas, indica que na estrutura urbana há alguns elementos de natureza particular com o poder de retardar ou acelerar o processo urbano, e, por isso, de natureza relevante. Sendo assim, a cidade entendida como arquitetura por Rossi (2001) será na seqüência da análise proposta como complemento e origem das decisões posteriores. É através da adoção dos Parques como

monumentos, ou elementos primários que o trabalho se estrutura, e é pelo estudo da cidade na história que entenderemos o processo de formação dos próprios Parques, o que complementar os estudos teóricos anteriores. Também é o próprio Rossi que procura identificar a cidade como um artefato, com uma forma própria, concreta e passível de ser analisada em suas partes.

Essa cidade como construção tem uma série de condicionantes que a formam, todos eles ligados ao tempo. Este acaba regendo as transformações ocorridas na estrutura urbana, e essa estrutura, por sua vez, é o fruto de uma coletividade que faz a própria história da cidade. Nesse meio estão envolvidos interesses pessoais, econômicos, políticos, além de condicionantes físicos diversos. A cidade, assim, é vista como uma obra de arte, é singular, é o resultado do somatório de uma série desses condicionantes, todos reunidos em um período de tempo específico e em um local determinado. Ou seja, nesta visão a repetição não corresponde à formação de uma cidade.

Para a análise mais direta dos fatos urbanos, sempre com o foco nos Parques, o presente estudo seguirá a linha de Rossi, e aplicará a análise morfológica em sua abordagem. Tentará compreender a lógica de formação, evolução e transformação dos elementos urbanos e suas inter-relações²².

2.5 Conexões Teóricas

Todas as teorias que serão trabalhadas lidam, de alguma forma, com a urbanidade. Algumas delas focam o homem e a sua visão do percurso, e outras, com um ponto de vista mais distanciado, analisam o resultado das

²² DEL RIO, Vicente. *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*. São Paulo: Pini, 1990, p. 85.

ações humanas na formação da cidade. Um item que todos os autores acabam sempre ressaltando é o caráter multidisciplinar e de múltiplos olhares sobre a cidade, além disso, uma teoria acaba mencionando elementos que não desenvolveu e que outros autores trabalharam. Essas conexões conceituais serão tramadas na seqüência para reforçar a abordagem teórica que esta pesquisa se propõe, ou seja, os indícios destas conexões já foram pinceladamente sugeridos e, através dos Parques serão trabalhados de forma simultânea.

2.5.1 Hillier – Lynch

A primeira conexão teórica que se propõe é entre os autores considerados como base analítica do trabalho. Uma primeira abordagem traz Hillier e seu estudo sobre Sintaxe Espacial e a questão dos atores do processo. Para Lynch (1997, p.2), “Os elementos móveis de uma cidade, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias. Não somos meros observadores deste espetáculo, mas parte dele [...]”. A proximidade com a Sintaxe está em trazer o corpo para o espaço, ou seja, atores que nele circulam. Lynch também trabalha esta questão, mas de um ponto de vista diferente, traz uma percepção mais abrangente das pessoas no cenário urbano em que todos os sentidos estão em operação, e cuja imagem que se faz da cidade é a combinação de todos eles.

De forma mais abrangente, Lynch (1997) comenta que uma imagem clara pode contribuir tanto para o desenvolvimento individual quanto para desempenhar um papel social, pois pode fornecer “matéria-prima para os

símbolos e as reminiscências coletivas da comunicação de grupo”²³. Levando para a Sintaxe Espacial, se poderia fazer uma aproximação com o que é chamado de comunidade virtual, ou melhor, a probabilidade de encontros (co-presença) que um espaço pode fornecer.

Outro aspecto que uma boa imagem mental pode trazer é a segurança emocional, é reconhecer o espaço pelas suas características, é o sentimento de já pertencer àquele local e afastar assim a sensação de desorientação e de estar perdido.

Na verdade, um ambiente característico e legível não oferece apenas segurança, mas também reforça a profundidade e a intensidade potenciais da experiência humana. Embora a vida esteja longe de ser impossível no caos visual da cidade moderna, a mesma ação cotidiana poderia assumir um novo significado se fosse praticada num cenário de maior clareza. Potencialmente, a cidade é em si um símbolo poderoso de uma sociedade complexa. Se bem organizada em termos visuais, ela também pode ter um forte significado expressivo. (LYNCH, 1997, p.5).

Ao dizer que a legibilidade reforça a intensidade e a profundidade potenciais da experiência humana, a teoria, mais uma vez se aproxima do conceito de comunidade virtual, da co-presença e do aumento da interação social. Por fim, se for somada a legibilidade com ambientes integrados teremos a tendência de um reforço nas próprias interações humanas.

2.5.2 Hillier – Rossi

A segunda conexão traz um dos autores base confrontado com o autor que permeia todas as outras teorias. Ao se procurar vínculos com a Sintaxe Espacial vemos que, o estudo de Aldo Rossi é colocado por Hillier et al. (1983), como parte da busca pelo entendimento do que seria a “urbanidade”

²³ LYNCH (1997, p.5.)

juntamente com outros estudos, o que teria se tornado o tema central em arquitetura. Uma menção indireta a presença do tempo na construção coletiva da cidade pode ser vista nas seguintes palavras de Hillier:

A maioria dos arquitetos de hoje acreditam que algo muito errado vem acontecendo com o projeto de espaços urbanos. Não importa quanto eles duramente tentem, eles não parecem capazes de recrear a espontânea e informal animação que poderia contribuir muito para a qualidade da vida urbana. (HILLIER et. al, 1983, p.48)²⁴

Os autores também chamam a atenção para a inexistência de uma adequada descrição e explicação do porque de certos padrões espaciais conduzirem a uma sensação de uma arquitetura sem o corpo, desprovida de contato e da atividade humana. Eles ressaltam ainda que o espaço urbano do passado possuía a peculiaridade de gerar “vida”, ou animação urbana, apontando uma vertente histórica no estudo, o que reforça ainda mais a utilização das idéias de Rossi (2001) como um dos fatores determinantes para este entendimento da urbanidade. Mais especificamente, serão tratados os Parques Públicos, considerando-os locais onde naturalmente a animação urbana e a sociabilidade deveriam ocorrer.

2.5.3 Lynch - Rossi

Conectando agora o outro autor base com a permanência histórica de Rossi, podemos perceber que, dentre as referências que Aldo Rossi utiliza no seu próprio trabalho, a obra de Lynch (1997) é considerada como uma das mais importantes, pois Lynch tratou da percepção e interiorização da cidade, um estudo que tem muita influência até hoje. Nas palavras do próprio autor:

²⁴ No original: “Most architects today believe that something has gone badly wrong with the design of urban space. No matter how hard they try, they do not seem able to re-create the unforced, informal liveliness that once contributed so much to the quality of urban living”.

[...] E, naturalmente, devemos levar em conta como os homens se orientam na cidade, a evolução e a formação do seu sentido de espaço. Esta parte constitui, a meu ver, o setor mais importante de alguns recentes estudos americanos, em particular da pesquisa de Kevin Lynch [...]. (ROSSI, 2001, p.22)

O estudo proposto por Lynch (1997), focado na paisagem urbana e analisado com mais detalhes, confirma os aspectos que acabam ligando-o ao trabalho de Rossi (1996), e, conseqüentemente à proposta desta pesquisa. Ao comentar que “cada cidadão tem vastas associações com alguma parte de sua cidade, a imagem de cada um está impregnada de lembranças e significados”²⁵, o autor traz à tona o conceito de permanência, que vem ao encontro da arquitetura da cidade vista por Rossi, considerando esta como um artefato que cresce no tempo²⁶. Como Lynch menciona:

A cidade não é apenas um objeto percebido (e talvez desfrutado) por milhões de pessoas de classes sociais e características extremamente diversas, mas também o produto de muitos construtores que, por razões próprias, nunca deixam de modificar sua estrutura. (Lynch, 1997, p.2)

Outro ponto que pode aproximar os dois autores é a afirmação de Lynch de que “uma paisagem na qual cada pedra conta uma história pode dificultar a criação de novas histórias”²⁷. Como se pode ver, ambos enxergam a cidade como um elemento que está em constante transformação pelo tempo, pelas pessoas. E para isto Lynch defende o que ele chama de “ordem aberta”, uma ordem passível de continuidade e reordenação quando necessário.

Ao comentar sobre imagem ambiental, Lynch (1997) lembra que esta pode ser dividida em três componentes: identidade, estrutura e significado. A identidade é classificada pelo autor como a característica que permite a

²⁵ LYNCH (1997, p.1.)

²⁶ ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001, p.23.

²⁷ LYNCH (1997, p.7.)

diferenciação do objeto, a sua individualidade. A relação espacial deste objeto com o observador e com outros objetos é identificada como a estrutura, e, por último, a necessidade de um significado para o observador, seja ele prático ou emocional. Neste último componente, e também no primeiro, se pode retirar uma conexão com Rossi, pois a relação com o observador, a sua geração de significado, e a individualidade dos objetos pelo menos em termos urbanos é reforçada, e, muitas vezes, existente apenas pela permanência no tempo, na história da própria cidade.

As imagens grupais de significado tendem a ser menos consistentes nesse nível do que as percepções de identidade e relação. O significado não é tão facilmente influenciado pela manipulação física como esses outros dois componentes. Se temos o objetivo de construir cidades para o desfrute de um imenso número de pessoas de formação e experiência extremamente diversas – e cidades que também sejam adaptáveis a objetivos futuros -, devemos ter também a sabedoria de nos concentrar na clareza física da imagem e permitir que o significado se desenvolva sem nossa orientação direta. (LYNCH, 1997, p.10)

O que Lynch comenta acima vai ao encontro de Rossi novamente, trata da Arquitetura da Cidade construída coletivamente através do tempo.

2.5.4 Lynch - Cullen

Trazendo a visão do observador proposta por Cullen se pode conectá-la com as outras teorias de alguma maneira, pois parecem tratar das mesmas questões, porém trabalham com uma “lente” diferente. Outros autores já detectaram tais confluências, por exemplo, Lamas (1992), ao comparar o estudo de Lynch (1997) e Cullen (1983), explica que o primeiro “opera em grande escala e estabelece interligações entre elementos maiores e menores,

e os canais de correspondências entre imagens e comportamento urbano.”²⁸
Exatamente esta correspondência que traz o cenário emocional defendido por Cullen. Ao tratar da Visão Serial ele acaba relacionando seu estudo ao de Lynch. É através desta visão, chamada de *observador* na classificação de Lynch, que é possível a estruturação do ambiente urbano. Cada qual em uma escala diferente acaba se reforçando teórica e analiticamente.

Na definição de Via do autor, se pode retirar uma citação que propicia uma conexão com o estudo de Cullen (1983) baseado na Visão Serial: “Os habitantes de uma cidade observam-na à medida que se locomovem por ela, e, ao longo dessas vias, os outros elementos ambientais se organizam e se relacionam.” Lynch (1997, p.52)

2.5.5 Rossi - Cullen

A vertente histórica de Rossi (2001) também aparece, de certa forma, nos estudos de Cullen (1983), principalmente quando o autor menciona a diversidade existente nas cidades como elemento importante para criar um ambiente diverso e com forte conteúdo emocional. O autor fala diretamente disto ao comentar sobre o conteúdo, um dos aspectos que suscita reações emocionais, ao criticar o quadro ordenado das cidades planejadas:

Se se considerar que a maior parte das cidades é de fundação antiga, apresentando na sua morfologia provas dos diferentes períodos de construção patentes nos diferentes estilos arquitetônicos e nas irregularidades do traçado, é natural que evidenciem uma amálgama de materiais, de estilos e de escalas. (CULLEN, 1983, p.13)

²⁸ LAMAS (1992, p.401)

Outra conexão se encontra quando, ao mencionar sobre os fatos urbanos, Rossi, indiretamente comenta um aspecto que Cullen busca desenvolver, pois indica que, apesar das diferentes formas de abordagem deste fato, “sempre restará um tipo de experiência possível apenas para quem tenha percorrido aquele palácio, aquela rua, aquele bairro” (ROSSI, 2001, p.18). Poder-se-ia acrescentar certamente, aquele Parque.

2.5.6 Hillier – Cullen

Hillier et.al. (1983) indicam que o estudo urbano tem a dificuldade conceitual em descrever e investigar tipos de ordens espaciais em um objeto tão complexo quanto uma cidade. Fazendo uma conexão com as idéias de Cullen (1983), Hillier et al. (1983) comentam que o autor propõe algumas propriedades padrão para essa descrição, porém, elas podem ser vistas por um único ponto. O problema está nesta visão, já que o espaço urbano e arquitetônico deve ser visto de diferentes pontos para que se entenda sua natureza social e suas conseqüências. Essa afirmação dos autores reforça a noção de que é necessário um cruzamento conceitual de vários pontos de vista urbanos e suas teorias, cada uma delas gerando seus próprios padrões para avaliação. Isto, apesar da proposta que forma a teoria da Sintaxe Espacial pretender esta visão global, o que já foi indicado anteriormente ao citarmos Holanda (2002). Trata-se novamente de uma conexão gerada pelo tema, escalas diferentes de um mesmo problema, pois um ambiente capaz de suscitar emoções é capaz de influenciar diretamente na co-presença.

Para tentar clarear a forma que esta trama conceitual foi pensada para este trabalho, foi elaborado um esquema que as relacionam (fig.3), sendo que o ponto de partida são os três ingredientes da urbanidade propostos por Hillier et.al (1983).

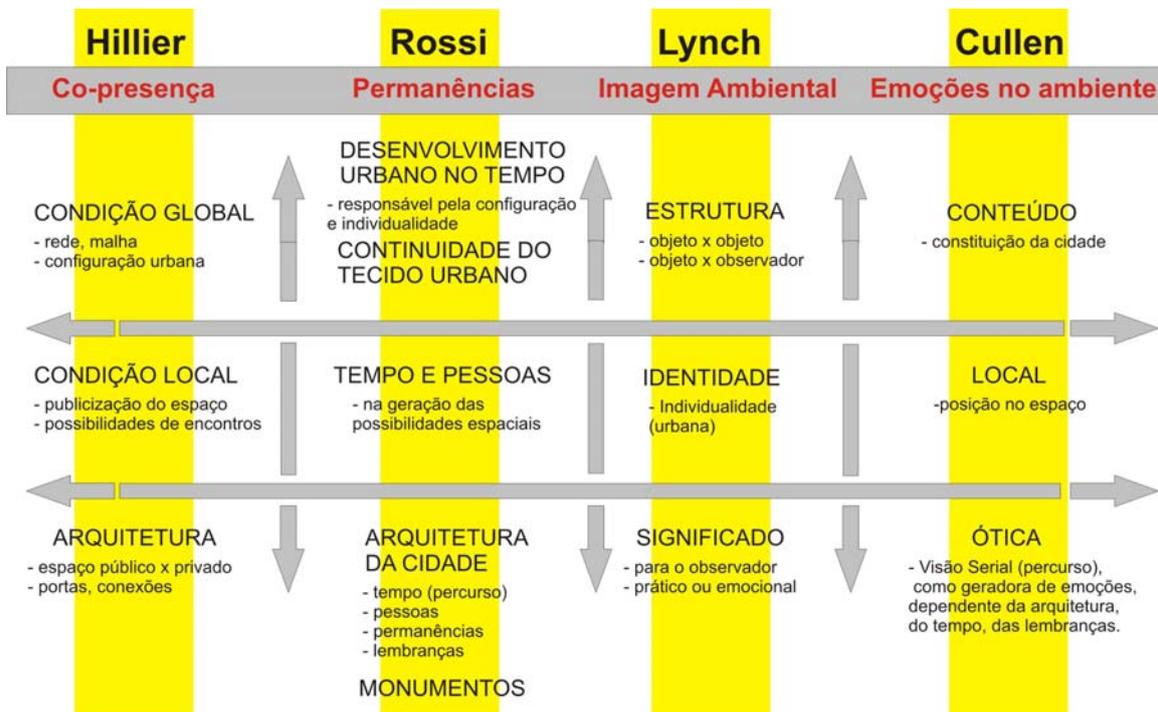


Figura 3 – Esquema das relações conceituais entre os autores
 Fonte: autor, 2011

É Interessante notar que Hillier, Lynch e Cullen embasam suas teorias em uma tríade conceitual que pode ser relacionada e separada conforme os condicionantes do primeiro autor, e que Rossi pode permear todas através da análise histórica.

2.6 Aproximando os conceitos dos Parques

Para se tentar fazer uma leitura dos Parques Farroupilha e Moinhos de Vento, estas teorias serão trazidas com o foco para eles voltado. Elas se

complementam, e, nos Parques e seu entorno imediato (bairros) se unificam através do tema.

Em um cenário urbano, os Parques públicos podem ser considerados, juntamente com as ruas, como um dos principais catalisadores das relações sociais, e os dois casos escolhidos apresentam características que podem ser estudadas à luz das teorias propostas. Apresentam forte ligação histórica com a cidade e um papel importante na evolução urbana, tanto simbólico quanto físico. Ambos também são utilizados intensamente pela população portoalegrense, e servem ainda como parte de um sistema de percursos em que se apresentam integrados. Por fim, possuem percursos internos e locais de estar preferidos entre seus traçados, ou seja, a experiência do percurso visual já deixou seus sinais no território, o que o cruzamento teórico-conceitual poderá demonstrar e ajudar a entendê-los.

3 CONFIGURAÇÃO GLOBAL E ESTRUTURA

A inserção dos bairros e de seus Parques, em termos de planejamento urbano, também pode ser analisada pelo ponto de vista do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA – L.C. 434/99), que posiciona os bairros Moinhos de Vento e Farroupilha na chamada Cidade Radiocêntrica (mapa 3). Essa classificação é utilizada para identificar certas peculiaridades existentes em determinadas regiões (Macrozonas) relativas à época de desenvolvimento, aos espaços públicos, às edificações, ao sistema viário, aos aspectos sócio-econômicos e ambientais, ou ao potencial de crescimento. Na definição da legislação:

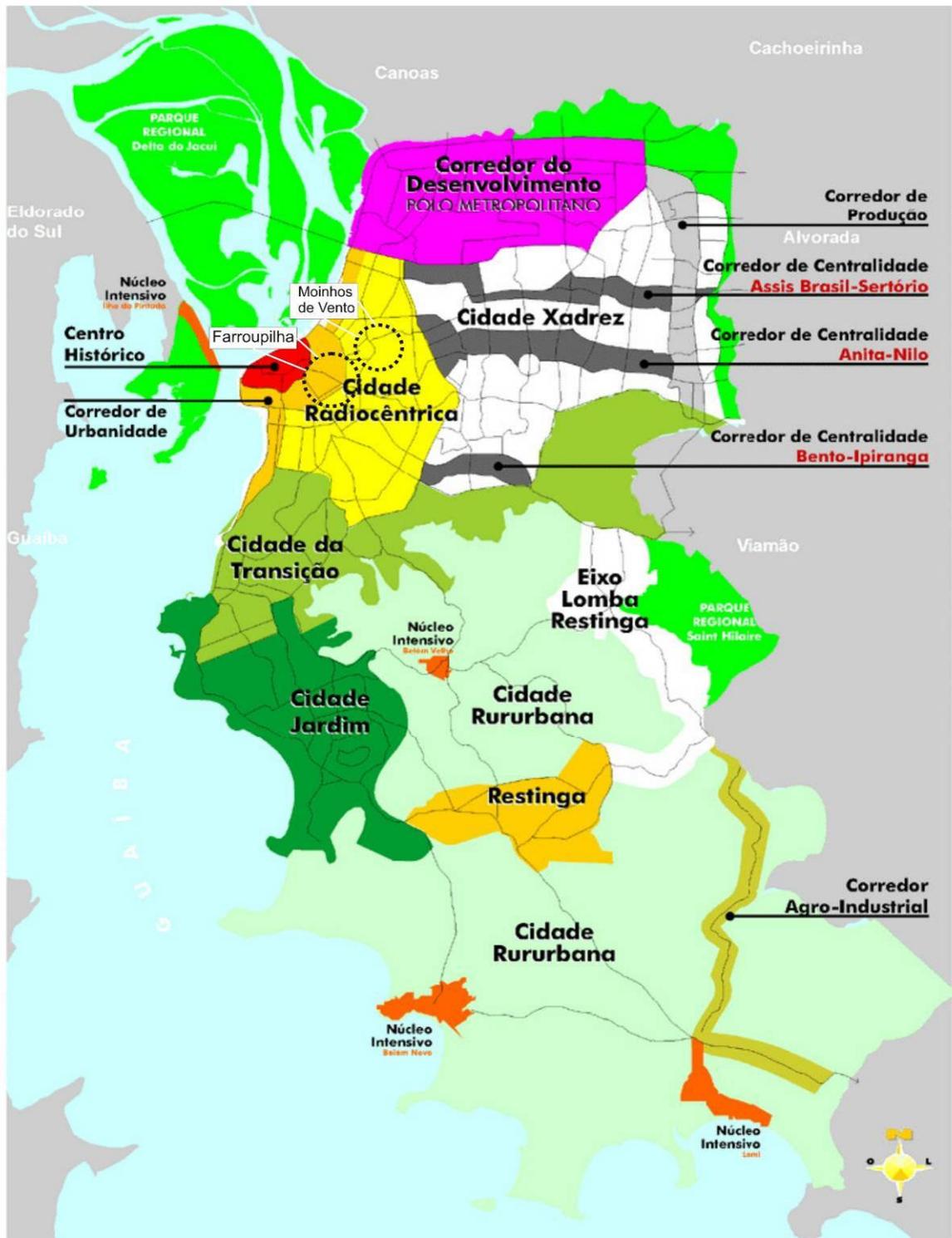
Art. 29. As Macrozonas dividem o território municipal em:

I - Macrozona 1 - Cidade Radiocêntrica: engloba o território compreendido pelo Centro Histórico e sua extensão até a III Perimetral, constituindo a área mais estruturada do Município, com incentivo à miscigenação e proteção ao patrimônio cultural [...] (L.C. 434/99)

Inserido no modelo espacial proposto e dentro das macrozonas, a mesma lei define elementos que o estruturam. Dentre eles cabe ressaltar o Corredor de Urbanidade, no qual está implantado o bairro Farroupilha e seu Parque:

Art. 30. São Elementos Estruturadores do Modelo Espacial: [...]

§ 3º Corredor de Urbanidade é o espaço urbano que envolve parcialmente os Bairros Cidade Baixa, Bom Fim, Independência e Navegantes, com características de uso semelhantes às dos Corredores de Centralidade, diferenciando-se, entretanto, pela presença de Patrimônio Cultural a ser valorizado e pela necessidade de investimentos públicos e privados que propiciem a interação social. [...] (L.C. 434/99)



pddua plano diretor de desenvolvimento urbano ambiental

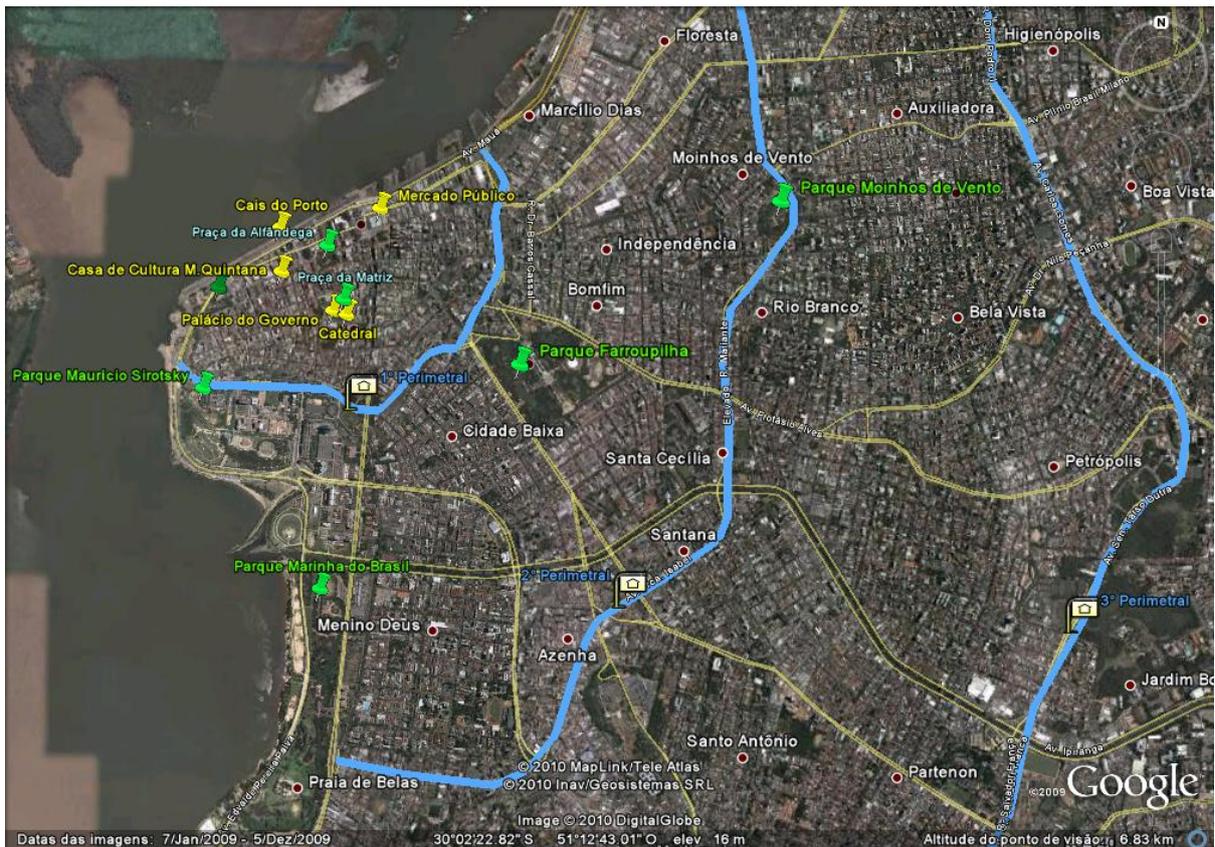
PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL
Macrozonas

out 97

Mapa 3 - PDDUA – Mapa com as Macrozonas, Elementos Estruturadores e indicação dos bairros pesquisados
Fonte: L.C. 434/99 (adaptado pelo autor com a marcação dos bairros)

Como pode ser observado no mapa 4, o bairro Farroupilha está vinculado a 1º perimetral e posicionado entre dois eixos de desenvolvimento importantes (Av. Osvaldo Aranha e João Pessoa), servindo a eles como divisor físico, ou bifurcação. Já o bairro Moinhos de Vento, cortado pela 2º avenida perimetral, fica equidistante das outras duas, ou seja, se este fato for ligado ao processo de evolução urbana desde a península, se verifica uma clara ligação com épocas distintas da cidade e seu processo de adensamento urbano, como se fosse uma época intermediária desse desenvolvimento. Este fato será ilustrado posteriormente com mais atenção e com seus devidos desdobramentos.

Conforme informações da própria SPM, os bairros estão incluídos em uma zona onde ocorre a maior diversidade de usos do município. Nela são encontradas importantes áreas comerciais, equipamentos públicos especiais e marcos estruturadores da paisagem, como os Parques Farroupilha e Moinhos de Vento (objetos de estudo), os Parques Maurício Sirotsky Sobrinho e Marinha do Brasil, e as Praças da Alfândega, da Matriz e Brigadeiro Sampaio. Além dos já citados, a área também contempla, logicamente, os grandes prédios institucionais localizados no centro histórico, como a Catedral Metropolitana, o Palácio do Governo Estadual, a Casa de Cultura Mário Quintana, a Biblioteca Pública e o Teatro São Pedro (mapa 5).



Mapa 5 – Localização de marcos estruturadores da paisagem, perimetrais e bairros
 Fonte: autor sobre imagem do Google Earth

Para o entendimento da atual relação dos Parques Farroupilha e Moinhos de Vento com a cidade, se torna necessário compreender como eles se comportam em sua estrutura imagética, na própria malha urbana e suas conexões, e na compreensão do processo que levou a tal consolidação. Neste sentido, e também nele, o estudo histórico da cidade em sua evolução urbana se tornará importante. Ambos estão intimamente ligados a ela e às fases distintas dessa evolução materializada principalmente nas perimetrais.

3.1 Os Parques na imagem da cidade

Para análise dos elementos de Lynch no contexto urbano optou-se por selecionar uma área que vai desde a península até a Terceira Avenida Perimetral. Esta seleção decorre da já mencionada característica da área que concentra a maior densidade da população, e possui a ocupação territorial mais antiga e melhor servida pela infra-estrutura urbana. A classificação foi feita através da importância dos elementos para a análise da cidade e suas consequências sobre os Parques estudados, para o tal as categorias foram classificadas conforme sua “força”, com duas ou três subdivisões.

O processo para o reconhecimento da área de estudo, tanto global como local segue a orientação proposta por Lynch no estudo das cidades americanas. Nele, o autor aplica dois métodos, um deles baseado em entrevistas com pessoas que vivem nos locais, e outro baseado nas observações de um *observador experimentado*, como ele mesmo classifica. A partir das conclusões obtidas com o processo se adotará apenas a análise deste observador, uma vez que:

Embora tivesse claro que os entrevistados estavam reagindo a uma realidade física comum, a melhor maneira de definir essa realidade não estava num método quantitativo “factual”, mas na percepção e avaliação de alguns observadores de campo, treinados para observar bem e já dotados de uma tendência a se fixarem nos tipos de elementos urbanos que até o momento haviam parecido importantes. (LYNCH, 1997, p.165)

No caso aqui estudado as observações focam os objetos de estudo, os Parques e, através desta lente é que serão tratados tais elementos.

Seguindo a linha proposta por Lynch e utilizando suas próprias palavras (LYNCH, 1997, p.51), “a presente análise limita-se aos efeitos dos objetos físicos perceptíveis. Existem outras influências atuantes sobre a imaginabilidade, como o significado social de uma área, sua função, sua história, ou mesmo seu nome.” Ou seja, estas influências também não serão analisadas neste item, pois não atingem o objetivo da análise da forma em si, uma forma que serve para reforçar o significado e não negá-lo.

Nos mesmos moldes de Lynch, se ressalta que as formas físicas serão classificadas em cinco tipos de elementos: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos.

Na escolha das vias, as mais importantes foram selecionadas devido à sua ligação histórica, e sua função urbana de conexão do centro da cidade as outras áreas. Reforçando a escolha utilizaremos o exemplo da cidade de Boston estudada por Lynch, nele o autor explica que “as vias com origem e destino claros e bem conhecidos tinham identidades fortes, ajudavam a unir a cidade e davam ao observador um senso de direção sempre que ele passava por elas”²⁹.

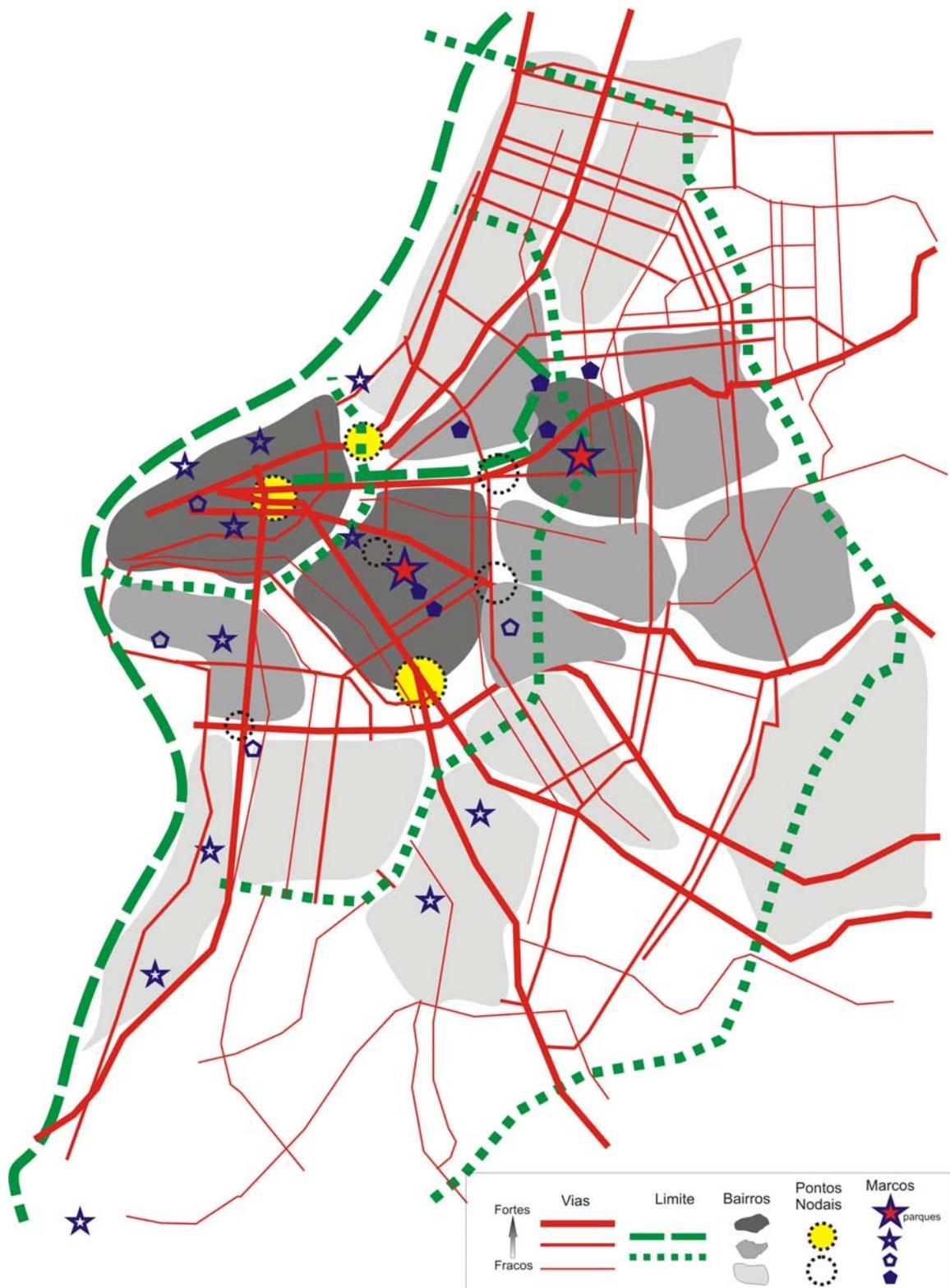
Na análise do mapa 6 estas as vias mencionadas pelo autor, indicadas com a linha mais grossa, serão as principais; as linhas secundárias, marcadas com espessura intermediária, foram selecionadas por sua função de conectar as linhas principais; e, por fim, as outras vias, linhas mais finas, conectam áreas da cidade, mas não passam pelas vias principais. Esta gradação marca a estruturação da cidade em termos de fluxo, e, com isso indica a importância dos dois Parques no sistema.

²⁹ LYNCH (1997, p.60)

Os limites escolhidos também variam conforme sua importância na estruturação urbana. O lago Guaíba, por exemplo, se impõe como o principal, é a partir dele que a cidade cresce, ele a direciona para o lado oposto. Outros fatores que limitam com menor força uma área, e não menos importantes, são relacionados a topografia, principalmente em relação a Av. Independência e a estrutura definida pelas três Av. Perimetrais. Estas últimas foram escolhidas porque, apesar de não se manterem com tanta força na malha urbana na atualidade, elas demarcam anéis de crescimento, como se a sua construção consolidasse certas regiões da cidade.

Outro elemento proposto por Lynch, os bairros, não correspondem diretamente com os limites oficiais, suas áreas são mais ligadas a delimitação imposta pelas vias principais, ou conforme a ambiência destes espaços, o que acaba englobando mais de um bairro oficial. Eles apresentam certas características que acabam gerando limites que mais parecem costuras do que mudanças abruptas.

Os Pontos Nodais do Sistema, em termos urbanos, foram marcados conforme sua importância, ou seja, as conexões que se destacam são aquelas que bifurcam as avenidas principais. Além disso, algumas vias secundárias foram marcadas como pontos nodais na intersecção com ruas menores. O último dos itens, os marcos, se concentram na área central da cidade, o que já indicava o Plano Diretor, e os Parques foram considerados neste estudo como marcos principais neste trabalho, assim como monumentos e algumas edificações de caráter histórico.



Mapa 6 – A forma visual da área central até a 3ªperimetral de Porto Alegre, usando o método de Lynch
 Fonte: autor

Os dois Parques aparecem em posição estratégica na análise dos elementos de Lynch. Ambos se posicionam vinculados às vias principais. Este elemento é importante porque reforça a sua ligação com a imagem da cidade, pois “a procura das ruas principais (isto é largas) e a confiança nelas depositada torna-se automática [...]”³⁰. O que também poderia explicar a maior força do Parque Farroupilha nesta imagem é que ele fica no meio de duas vias importantes do sistema, e, ainda, fica colado em uma das extremidades da primeira perimetral, com uma área ocupada que o aproxima bastante do limite da segunda perimetral. O que também facilita a imagem das vias é a identidade que possuem, pois dificilmente se confundiria a Osvaldo Aranha com suas palmeiras e a Av. José Bonifácio com seu largo canteiro arborizado.



Figura 4 – Palmeiras da Avenida João Pessoa e Canteiro Central da Av. José Bonifácio
Fonte: autor

O Parque fica posicionado entre uma série de pontos nodais importantes e possui marcos significativos para a cidade, além disso, se pode considerar o próprio Parque como um grande marco quando visto em escala urbana.

³⁰ LYNCH (1997, p.56.)

Quanto aos Pontos Nodais se verifica que eles reforçam a existência dos Parques, pois, “[...] uma vez que se deve tomar decisões nas junções, as pessoas ficam mais atentas em mais lugares e percebem os elementos circundantes com uma clareza incomum.”³¹

O Parque Moinhos de Vento também tem relação com as perimetrais, mais especificamente com a segunda, que corta o Parque em duas partes, porém, é desconectado desta devido à topografia e sua própria constituição. Quanto às vias, o Parque fica entre as resultantes da bifurcação da Av. Independência, mais especificamente, entre as Ruas Mostardeiro e 24 de Outubro, e no outro limite, o declive acentuado cuja borda é delimitada pela Av. Florêncio Igartua. Observa-se também alguns marcos em suas proximidades, porém, com abrangência mais local. Em termos urbanos, a exemplo do Parque Farroupilha, o próprio Parque aparece como o mais importante.

Os dois Parques aparecem de uma forma muito parecida na malha urbana, uma posição que registra, pela própria bifurcação das vias, movimentos de expansão em leque na ocupação do território. Ambos também estão vinculados aos três eixos de crescimento urbano centrais, pioneiros nesta expansão, nos quais os elementos ocorrem de forma simultânea ou aproximada. Estas considerações transformam estes dois Parques, muitas vezes, como pontos importantes na imagem da cidade.

³¹ LYNCH (1997, p.81.)

3.2 Os Parques e a malha Urbana

Para entender como os Parques e as suas áreas de abrangência se conectam com outras partes da cidade, foi gerado um mapa axial contendo a área entre o lago Guaíba e a Av. 3º Perimetral, como já havia sido feito na análise anterior. As linhas, eixos, foram desenhadas em software CAD, salvas em formato DXF e abertas no software MindWalk 1.0 ³² para as análises espaciais. Dentre as análises possíveis, se achou mais oportuno avaliar o mapa conforme o critério relativo à conectividade. No desenvolvimento do trabalho foram gerados mapas de integração global e local, porém, em avaliação posterior estes foram descartados, pois a abrangência estava distorcendo muito os dados na comparação com a realidade observada.

A simples observação do mapa axial já identifica um vazio existente na área do Parque Farroupilha, local que tem suas três faces como linhas que “acomodam” as malhas do entorno. O mesmo ocorre no Parque Moinhos de Vento, mas a sua presença se torna menos evidente devido ao “corte” que sofre pela 2º Perimetral e pela extensão de sua área, menor na comparação com o Parque Farroupilha. Outra observação que pode ser feita é que ambos margeiam linhas de grande comprimento no sistema, as já chamadas “linhas de crescimento” urbano.

A medição da conectividade no Moinhos de Vento informa que o sistema proposto apresenta a Av. Independência e a Rua Mostardeiro como as mais conectadas. Cabe lembrar que a conectividade é medida através da

³² Figueiredo, Lucas, 2005, Mindwalk 1.0 – Space Syntax software, Laboratório de Estudos Avançados de Arquitetura – LA², Universidade Federal de Pernambuco, Recife. Disponível em: [HTTP://mindwalk.com.br/papers/figueiredo_2005/space_syntax_software_pt.pdf](http://mindwalk.com.br/papers/figueiredo_2005/space_syntax_software_pt.pdf)

avaliação do número de linhas que as interceptam, ou melhor, como estas vias funcionam em relação à conexão com as áreas vizinhas.



Mapa 7 – Análise da Conectividade da área central até a 3ª perimetral de Porto Alegre
Fonte: elaborado pelo autor com o uso do software MindWalk 1.0

Na avaliação da conectividade, apesar de algumas linhas possuírem visualmente maior comprimento, o que afeta este índice, elas possuem quebras de continuidade, ou seja, mudam de direção e impossibilitam a visual seguindo uma única linha reta.

Seguindo a avaliação das linhas ligadas aos Parques, vemos que a Av. João Pessoa fica na posição 20 e a Av. Osvaldo Aranha na posição 86. Considerando que o sistema apresenta 1387 linhas, pode-se concluir que os Parques estão vinculados a um sistema bem conectado, o que se pode observar também através de suas cores. Para isso se considera as cores vermelhas mais conectadas (quentes) e as cores azuis menos conectadas (frias). As imagens aproximadas dos mapas deixam mais claras estas relações. (mapas 8 e 9)



Mapa 8 – Análise da Conectividade da área central até a 3ª perimetral de Porto Alegre (aproximação na área dos Parques).

Fonte: elaborado pelo autor com o uso do software MindWalk 1.0

Fechando esta análise se pode verificar que as áreas no entorno dos Parques são bem conectadas com o tecido urbano através de suas vias. Isto nos leva a crer que a conexão facilitada auxilia no número de pessoas que circulam nestes locais e, com isso, trazem bons índices de co-presença, contribuindo para a urbanidade.

4 CONDIÇÃO LOCAL, IDENTIDADE E DERIVA

Antes da análise se propõe um pequeno retorno nas definições teóricas. Em “A Arquitetura da Cidade” Aldo Rossi indica a necessidade de tratar a análise urbana através de áreas de estudo, pois identifica que há uma incapacidade de se tentar trabalhar o todo urbano. Em sua definição, estas áreas devem ter uma delimitação precisa e, preferencialmente ser ligadas aos bairros da cidade, pois cada um deles teria sua peculiaridade sem perder a relação com o todo urbano. Este posicionamento, porém, é limitador para tratar da vinculação entre a evolução urbana e a formação dos Parques, neste caso as suas fronteiras precisam ser flexibilizadas para tal análise. A área de estudo, então, será chamada de Área de Abrangência, uma nomenclatura que possibilita maior maleabilidade em suas fronteiras.

4.1 Área de Abrangência

Para definir a Área de Abrangência usaremos a confluência conceitual de dois autores acerca da definição de bairro: Rossi e Lynch. Aldo Rossi (2001) define bairro como uma determinada área que, com o tempo e em determinado espaço, adquire características próprias e bem definidas em relação ao seu entorno. Estas características podem ser identificadas no trabalho de Kevin Lynch (1997) como *unidade temática*, ou particularidades físicas que confluem e determinam o bairro.

Voltando um pouco na teoria de Rossi, necessária para indicar o ponto de partida desta Área de Abrangência, o autor comenta que para se considerar

a cidade como um artefato três proposições distintas devem coexistir. A primeira se refere ao desenvolvimento urbano em seu sentido temporal, ou a seqüência cronológica de acontecimentos. A segunda proposição fala sobre o entendimento de uma continuidade espacial na cidade, a continuidade do tecido urbano. E a última delas indica que na estrutura urbana há alguns elementos de natureza particular com o poder de retardar ou acelerar o processo de crescimento, e, simplesmente por isso, de natureza relevante, senão crucial.

Para que tais proposições sejam detectadas é necessário que inicialmente uma *área de estudo* seja definida. Esta delimitação serve como uma espécie de abstração em relação ao espaço da cidade, um recorte necessário para que determinados objetivos analíticos possam ter aprofundamento e controle. A abrangência de todo o ambiente urbano dificultaria o estudo pelo demasiado número de condicionantes a atuar simultaneamente. Isto poderia conduzir o pesquisador a sintetizar uma série de situações, eliminando, assim, a diferenciação necessária entre tais fatos, fatos esses considerados como essência daquilo que distingue as cidades no tempo e no espaço.

Como explica Rossi (2001), as áreas, ou partes de uma cidade, são definidas essencialmente pela localização, ou *lócus*, que concentram a projeção dos fatos urbanos no sítio, sua materialização. Estas adquiriram com o tempo um caráter próprio, conformado por fatores ligados ao crescimento da cidade, pelos fatos históricos regionais e locais, e pelos fatos sociais, todos estes convertidos em *condicionantes espaciais*.

No refinamento do conceito de *área de estudo*, Rossi estabelece um

vínculo entre esta e o bairro, ou, como ele explica:

Para a morfologia social, o bairro é uma unidade morfológica e estrutural; é caracterizado por certa paisagem urbana, por certo conteúdo social e por uma função; portanto, uma mudança em um desses elementos é suficiente para fixar o limite do bairro. (ROSSI, 2001, p.70)

Esses limites já existem nas cidades, cujos contornos são determinados oficialmente, mas que, de certo modo, respeitam a unidade obtida ao longo de sua formação, seguindo naturalmente as condições descritas por Rossi. Voltando para o conceito utilizado por Lynch (1997, p.75), este explica que o bairro é considerado uma importante e satisfatória parte da experiência de viver a cidade.

Neste trabalho, pela escala proposta, não se buscará a delimitação do bairro em si, mas a região formada pelo Parque, ou melhor, a área que é determinada no seu entorno, pois:

“características físicas que determinam os bairros são continuidades temáticas que podem consistir numa infinita variedade de componentes: textura, espaço, forma, detalhe, símbolo, tipo de construção, usos, atividades, habitantes, estados de conservação e topografia” (LYNCH, 1997, p.75).

As características citadas acima são chamadas pelo autor de *unidade temática*. Como exemplo ele cita o bairro de Beacon Hill, em Boston, no qual confluem peculiaridades como ruas íngremes e estreitas, velhas casas de tijolo de dimensões médias, portas brancas bem conservadas, ferragens de portas e janelas pretas, ruas com calçamento de pedras e tijolos, tranqüilidade e pedestres de classe alta.

Ainda sobre isto, Lynch (1997) explica que não é incomum o tipo de bairro com um forte núcleo cercado por um gradiente temático que vai diminuindo aos poucos. Neste gradiente o barulho também é relevante, bem

como as relações visuais. Estes elementos podem ou não serem controlados, pois a confusão também pode identificar um indicador.

As fronteiras de um bairro podem ser bem precisas, mas também podem ocorrer de forma mais sutil, tudo depende da confluência dos próprios indicadores, quanto mais os elementos coincidem mais forte as imagens ficam. Porém, quando isto ocorre desta forma em diversas áreas os limites tendem a fragmentar a cidade de um modo desorganizado.

Se a proposta desse estudo fosse analisar determinado bairro de uma cidade o problema da delimitação da área já estaria virtualmente resolvido. Tratar-se-ia apenas de uma questão de acatar ou não a divisão territorial imposta pela legislação. Porém, este trabalho parte de um determinado *fato urbano* que influencia e é influenciado por uma, também, determinada região. Portanto, o método proposto, tende a criar uma nova área de estudo na qual nosso objeto se situa como centro topológico, com uma abrangência que, inicialmente, não coincide com a abrangência dos bairros.

A análise então utilizará o critério bairro dos dois autores, porém, marcará suas fronteiras através do estado da ambiência proposta por Lynch (1997) e, para isto, terá como ponto de partida um importante elemento urbano capaz de acelerar ou retardar o seu crescimento ou, para Rossi (2001), o monumento. Os próprios Parques neste caso.

Cabe lembrar, ainda, que uma série de características influenciam na ambiência, tais como a topografia, eixos estruturadores, vias, conexões, etc., itens que serão percebidos no local. O termo *ambiência* sugere critérios subjetivos, trata-se da percepção detectada pelas pessoas que circulam pelo local, a experiência do corpo no espaço.

4.2 A imagem dos Parques

O processo de observação dos Parques para a delimitação da área de abrangência e a categorização dos elementos de Lynch (vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos) seguiu três etapas: observação das bordas dos Parques (interface com o entorno) e identificação de suas características físicas; observação das imediações dos Parques e busca dos elementos indicados nas bordas e no miolo dos próprios Parques e, por fim, o registro fotográfico dos pontos observados e dos elementos analíticos de Lynch.

A observação também segue os mesmos moldes propostos pelo autor, ou seja, um observador treinado, a pé, instruído sobre o conceito de imaginabilidade e com a intenção inicial de identificar as bordas da área de estudo.

4.2.1 Parque Farroupilha

Antes de se delimitar a Área de Abrangência do Parque se torna interessante conhecer o seu entorno imediato. Em termos de densidade populacional os bairros que compõem o entorno do Parque Farroupilha possuem índices bastante elevados, pois somam-se os mais densos da capital: Bom Fim (298,7 hab/ha), Cidade Baixa (210,6 hab/ha), Centro (161,7 hab/ha) e Independência (160,2 hab/ha). Esta característica resulta em um local com edificações antigas e de caráter histórico, que vincula a área ao crescimento da cidade desde o centro e o cais do porto. Em termos de urbanidade é a região com uma das maiores diversidades da cidade, nela ficam mescladas as residências com comércios e serviços, disponibilizando animação urbana em

todas as horas do dia e da noite.

Por uma escolha do estudo e também pelo conhecimento do local se pode afirmar que o Parque Farroupilha é a paisagem predominante da região, é a área de lazer que atrai os moradores dos bairros do entorno. O local é cortado por vias importantes que conectam o centro da cidade, como as Av. Osvaldo Aranha e João Pessoa as mais movimentadas; e, localizadas um pouco mais afastadas das bordas da área, seguindo o mesmo sentido das vias anteriores, ficam as Ruas Vasco da Gama e Gen. Lima e Silva, estas com menos fluxo, mas servindo de opção para a conexão com o centro. Em outro sentido, fazendo o trabalho de via radial ficam as Av. Loureiro da Silva e a sua continuação na Rua Sarmiento Leite (parte da 1ªperimetral) e a Venâncio Aires, com menor importância e situada na borda sudeste do Parque.

Área de Abrangência

Para poder delimitar a área de abrangência, ou bairro, foi necessário o levantamento das bordas do Parque e as suas características, que, de acordo com as teorias propostas se fez necessário para detectar tais peculiares ou elementos que criam sua ambiência, e que tendem a se refletir no entorno. Lembramos neste ponto que o bairro será considerado o núcleo irradiador da ambiência, vinculado à teoria de Rossi já citada, e às observações de Lynch. Segundo ele os elementos observados são os materiais, as cores e a textura da pavimentação, a distância visual das edificações, suas alturas, suas características e usos, a vegetação, o fluxo de pessoas e veículos, as sensações passadas pelo espaço e os ruídos característicos do local.

O elemento que parece ser mais peculiar para quem se aproxima da área do Parque é a forte borda formada pelas avenidas Osvaldo Aranha e João Pessoa. A força desta borda está ligada à sua predominância na área, tanto pelo intenso fluxo de veículos como pelo ruído gerado por estes.



Figura 5 – Fluxo de Veículos na Av. Osvaldo Aranha e Fluxo de Veículos na Av. João Pessoa
Fonte: Gilberto Simon, 2009 e vivendoportoalegre.blogspot.com.br (acessado em 2011)

Para uma pessoa que circula no Parque se percebe a presença deste fluxo em diversas partes, mesmo que a ligação visual tenha desaparecido o seu som ainda se faz presente.

Pode-se dizer que, pela predominância na ambiência do local, as características das próprias vias também ditam uma série de propriedades que, de uma forma ou de outra, aparecem no entorno do Parque e ajudam a delimitar a sua área de abrangência. A pavimentação destas duas vias é um destes elementos, pois suas particularidades aparecem de uma forma ou de outra no entorno imediato do Parque.

Se começarmos a análise pela Av. João Pessoa poderemos perceber que ela intercala diferentes tipos de pavimentação: grama e saibro no lado do Parque, asfalto na pista de veículos, saibro e grama ou basalto regular nos

canteiros centrais, estes separados por asfalto no corredor de ônibus, asfalto novamente e, no outro lado da rua basalto regular.



Figura 6 – Pavimentação das Av. Osvaldo Aranha e Pavimentação da Av. João Pessoa
Fonte: autor e Google Earth

Uma textura muito parecida ocorre na Av. Osvaldo Aranha com apenas uma pequena variação na ordem que estes pavimentos aparecem, isto para quem olha em direção às edificações do entorno. A pavimentação de basalto regular, cinza e com uma textura quadriculada, serve como borda mais imediata do Parque em termos visuais. A transição de pavimentos (saibro; asfalto; basalto, saibro ou grama; asfalto; basalto, saibro ou grama novamente; asfalto; e, por fim, basalto regular) serve também como uma preparação para o afastamento do Parque, como se este fosse aos poucos perdendo suas características para a cidade e a esta fosse se entrelaçando. O tom natural dos materiais, marrom do saibro e verde da grama, vai aos poucos sendo substituído pelo preto do asfalto e o cinza do basalto.³³

³³ Vale observar que a Av. Osvaldo Aranha é mais confortável para a travessia do pedestre do que a Av. João Pessoa. Impressão esta causada pelos confortáveis canteiros com arborização monumental que dividem as pistas.

Outra predominância no Parque é a vegetação. As árvores que aparecem adensadas no seu interior vão perdendo espaço para as áreas pavimentadas e construídas do entorno, porém, é interessante observar que a presença das Palmeiras da Califórnia, apesar de expandirem os domínios do Parque criam uma espécie de borda, que, para a altura do observador, se assemelha a uma colunata, um espaço de transição entre o entorno e o próprio Parque.

As edificações, e a forma que se organizam fazem parte das propriedades que delimitam a borda do Parque. Elas fecham as visuais para o entorno e possuem uma variedade de usos e tipos. Comércio, serviços e uso residencial em prédios de pequeno e médio porte, e algumas casas antigas que ainda mantém um gabarito mais baixo. Eles configuram uma textura composta de linhas horizontais e verticais intercaladas pelos vazios entre



Figura 7 – Árvores na região do Parque
Fonte: autor



Figura 8 – Palmeiras da Califórnia na Av. Osvaldo Aranha.
Fonte: autor



Figura 9 – Edificações na Av. Osvaldo Aranha
Fonte: autor



Figura 10 – Edificações na Av. João Pessoa
Fonte:
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=526239>

as edificações de maior porte, e, além disso, são compostos de cores também diversas. Neste caso predominam as cores com tons neutros e cinzas (devido a fuligem dos automóveis) e algumas “janelas” entre as edificações em que o céu aparece, trazendo um tom azulado para a composição, como se ainda propiciasse uma área de respiro para o Parque.

Na altura do observador, letreiros que identificam os estabelecimentos também se intercalam com prédios residenciais trazendo mais cores e informações para a borda do Parque. Outra característica que aparece, devido à ligação histórica do local e sua decorrente falta de espaços vazios, é a existência de poucas construções novas na região do entorno.

O movimento de pedestres fica dividido de maneira muito clara. No espaço do lado do Parque a calçada é pavimentada com saibro e é delimitada apenas pelo meio fio e os canteiros gramados, sem calçada definida. Nela predominam os usuários do Parque, e, na calçada do outro lado predominam os pedestres usuários do comércio, dos serviços e moradores. O fluxo de veículos é intenso durante todo o dia nos dois sentidos, centro-bairro e bairro-centro, além do intenso movimento de ônibus também nestes sentidos. O que não se observa são veículos estacionados, que acaba gerando alguns raros momentos em que a paisagem pode ser observada em todos os elementos descritos. O ruído dos veículos é outro item constante na ambiência desta borda, o que acaba abafando os “sons do Parque”. Em termos de sensação de segurança esta fica relativa. Quem está sentado na borda do Parque vê a movimentação de pessoas reduzida, e as edificações ficam separadas desta pela avenida e com a visual parcialmente bloqueada pela densa vegetação no lado do Parque, ou seja, os “olhos da rua” ficam com sua visão prejudicada.

Uma última característica é a topografia da região. O Parque Farroupilha se localiza em uma área de baixada, um local que antigamente passava grande parte do tempo alagado. A região sobe em direção à Av. Independência, na face da Av. Osvaldo Aranha e em direção ao centro na área da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, e possui uma leve elevação na borda da Av. João Pessoa. Em termos de ambiência esta observação é importante porque um dos seus ingredientes, mas não o único, o contato visual com o Parque acaba se perdendo em determinados locais.



Mapa 9 – Topografia do Parque Farroupilha e indicação dos cortes esquemáticos
Fonte: autor sobre base do Google Earth



Figura 11 – Corte AA do Parque Farroupilha
Fonte: autor sobre base do Google Earth



Figura 12 – Corte BB do Parque Farroupilha
Fonte: autor sobre base do Google Earth



Figura 13 – Corte CC do Parque Farroupilha
Fonte: autor sobre base do Google Earth

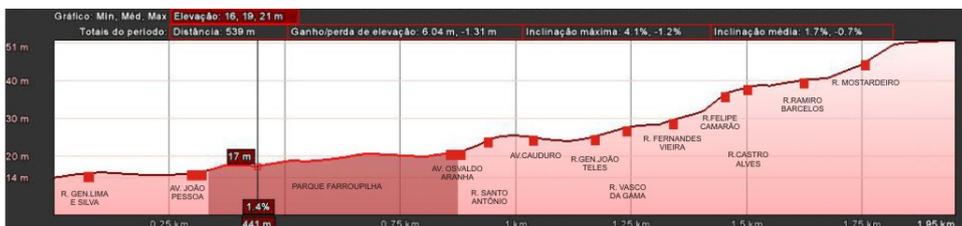
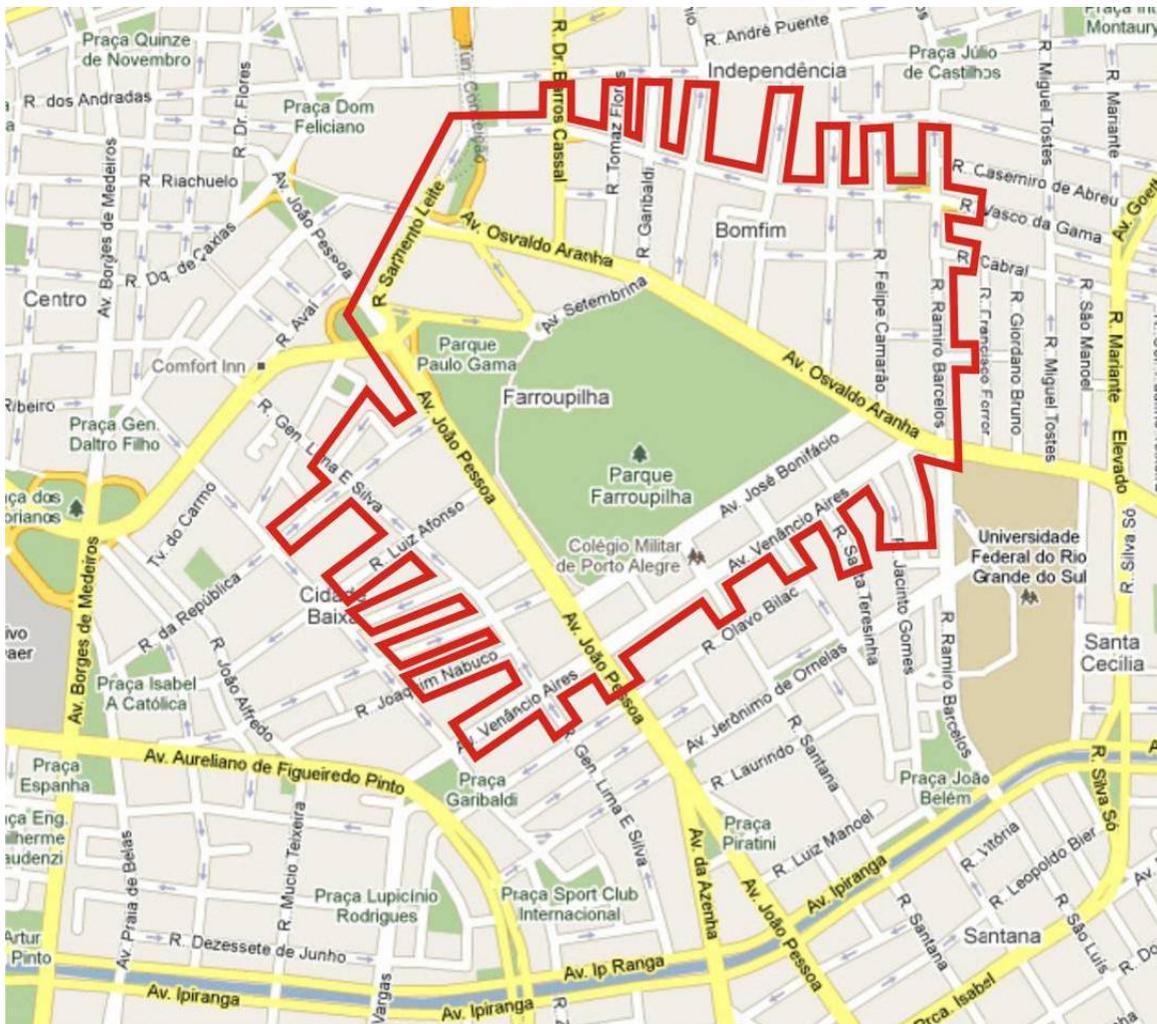


Figura 14 – Corte DD do Parque Farroupilha
Fonte: autor sobre base do Google Earth

Para resumir as particularidades que determinam a ambiência podemos detectar a presença de árvores que propiciam bom sombreamento, de grama ou saibro intercalados, e construções de alturas variadas e predominantemente antigas, pois as mais novas são aparentemente da década de 1970, apesar de algumas exceções de edificações recentes que substituíram antigas casas. É conveniente notar que as bordas possuem as características específicas já mencionadas, apesar das correspondências ainda com a ambiência do Parque. As vias, em um entorno um pouco mais expandido destas bordas, retomam uma peculiaridade das vias de circulação do próprio Parque, ou seja, ruas que, apesar de só permitirem pedestres, trazem as árvores como uma forte presença em suas laterais, e ainda contam com elementos construídos em um nível mais profundo (ao fundo das visuais). Para se chegar nestas construções precisa-se transpor esta borda, uma correspondência semelhante ao que ocorre nas ruas do entorno, porém com a ocupação dos veículos no local que no Parque é ocupado pelas pessoas.

A área de abrangência do Parque Farroupilha, portanto, acabou ficando delimitada pelas ruas paralelas às vias que limitam o próprio Parque, porém, estas acabam sendo expandidas para o seu entorno conformando uma “costura” com o restante da cidade. Esta costura é ocasionada pela perda de “força” das margens devido à diminuição dos elementos que foram descritos anteriormente, ou seja, a ambiência originada no Parque sendo dissipada com a distância. Cabe lembrar que a visibilidade não é o único elemento responsável pela manutenção desta ambiência.



Mapa 10 – Área de Abrangência do Parque Farroupilha
Fonte: autor

As vias têm um papel importante como delimitador dos Parques e como conexão do centro da cidade com os bairros. Característica que segue o exemplo citado por Lynch (1997, p.55) ao falar sobre Jersey City, na qual o autor comenta que o trajeto habitual se torna uma das influências mais poderosas. Duas destas vias podem ser consideradas principais devido a suas qualidades marcantes, a Osvaldo Aranha e a João Pessoa. Apesar de ambas possuírem características similares em relação ao fluxo intenso de veículos e pessoas, o que reforça sua presença na paisagem.

As vias colocadas nas bordas da área de abrangência já não permitem este contato tão direto com o Parque, mas a sua presença se faz marcar pela ambiência do local, algo que fica muito mais forte para as pessoas que ali transitam a pé. É importante citar a Av. José Bonifácio, com seu amplo canteiro e densa arborização, (que também acaba ampliando os domínios do parque) possui elementos que a torna memorável, dentre eles: os marcos, a Escola Militar, o Monumento ao Expedicionário e o próprio Brique da Redenção.



Figura 15 – Monumento ao Expedicionário e Brique da Redenção na Av. José Bonifácio
Fonte: autor e <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=526239>

Limites

Se fosse feita uma análise apenas no Parque Farroupilha se poderia identificar bordas bem precisas nas Avenidas Osvaldo Aranha, Sarmiento Leite, João Pessoa e Venâncio Aires. Porém, em termos de ambiência o Parque parece “forçar” estas bordas e levar sua área de influência mais adiante. Um critério que seria possível de utilizar é a questão visual, ou seja, considerar o ponto em que a sua visualização não é mais possível como limite, mas este critério não corresponde ao que se percebe ao circular pelo local. Para definir limites em locais em que a ambiência se faz presente, outras características precisam ser observadas, tais como a topografia, ou a distância a percorrer.

Apesar de critérios bem definidos na análise do Parque e de seu entorno imediato, pode-se dizer que esta perda de força dos elementos, e da área de abrangência do Parque ocorre de uma forma muito sutil. O Parque não se impõe na região, ele se mescla com o entorno apresentando pontos de costura muito bem tramados pelo tempo com a cidade. Junto a eles se desenvolveu, como diria Aldo Rossi, uma construção arquitetônica tramada pelo tempo.

Através desta observação do local, então, se procurou definir uma borda possível para a área.

Pontos Nodais

Para melhor identificá-los vamos separá-los em dois tipos: os pontos de entrada externos ao Parque e os internos. Os externos estão ligados à



Figura 16 – Ponto Nodal 1 – Av. Osvaldo Aranha, Sarmiento Leite e Túnel da Conceição.
Fonte: autor

junção de fluxo, pois obrigam o observador a prestar atenção no entorno.

Começando a descrição dos pontos externos, se iniciará com a caracterização do nó formado pela Av. Osvaldo Aranha, Sarmiento Leite e o Túnel da Conceição. Todas estas vias trazem uma grande confluência de veículos e pessoas, os primeiros por causa da função urbana das próprias vias, e os outros por causa do campus da UFRGS, um grande atrator da região. Além disto, a área do entorno do viaduto contribui para a variação de elementos no ponto nodal, trazendo a possibilidade de diferentes visuais, níveis, texturas e variação de luz e sombra, mesmo que apenas visualmente. Seguindo a análise no sentido anti-horário outro ponto é identificado entre o viaduto da João Pessoa e a Rua Sarmiento Leite, reforçado ainda por um marco local que



Figura 17 – Ponto Nodal 2 – Av. João Pessoa e Sarmiento Leite.
Fonte: autor



Figura 18 – Ponto Nodal 3 – Av. João Pessoa e Venâncio Aires.
Fonte: autor



Figura 19 – Ponto Nodal 4 – Av. Osvaldo Aranha e Venâncio Aires.
Fonte: autor

é o prédio antigo da medicina da universidade. Outro ponto nodal aparece no cruzamento das Avenidas João Pessoa e Venâncio Aires, porém, para a escala do pedestre é menos significativo, os veículos tem predomínio neste espaço. Na seqüência da Av. Venâncio Aires outro nó pode ser visto, um local de intenso movimento de pedestres e veículos que fica na confluência com a Av. Osvaldo Aranha e ainda é reforçado pelo Hospital de Pronto Socorro, um marco que contribui bastante para esta movimentação. Com características muito parecidas, a conexão da Av. Osvaldo Aranha com a José Bonifácio surge como outro nó importante. Um pouco menos movimentado que o anterior, mas que possui uma confluência de veículos confusa para quem cruza a Osvaldo Aranha e entra na Av. José Bonifácio, cujo atrator, o mercado do Bom Fim torna-se mais efetivo nos finais de semana.



Figura 20 – Ponto Nodal 5 – Av. Osvaldo Aranha e José Bonifácio.
Fonte: autor



Figura 21 – Ponto Nodal 6 – Monumento ao Expedicionário.
Fonte: autor



Figura 22 – Ponto Nodal 7 – Rotatória: Av.Eng.Luiz Englert, Av. Paulo Gama e Av. Setembrina.
Fonte: autor

Na conexão do Parque com o entorno se identifica dois pontos nodais, um em cada extremidade do eixo monumental. Um deles é marcado pelo Monumento ao Expedicionário, reforçado por um largo pavimentado e pela presença do Colégio Militar, além disto, a possibilidade de uma visual longa torna-se outro reforço ao local. Na outra extremidade fica a rotatória entre as Avenidas que contornam os prédios da UFRGS, Av. Eng. Luiz Englert, Av. Paulo Gama e Av. Setembrina. O fluxo de veículos é intenso nas duas primeiras vias, mas a rotatória acessa uma área de estacionamento que reforça o ponto nodal.

Marcos

O próprio Parque pode ser considerado como um marco urbano, este, por sua vez, carrega uma série de outros marcos, constituindo assim um reforço mútuo para a imaginabilidade. Externamente ao Parque foram considerados marcos o Hospital de



Figura 23 – Marco 1 – Hospital de Pronto Socorro.
Fonte: autor



Figura 24 – Marco 2 – Colégio Militar.
Fonte: autor



Figura 25 – Marco 3 – Prédios da UFRGS
Fonte: Henrique Amaral, 2005

Pronto Socorro, pela função, arquitetura e localização; o Colégio Militar, pela sua permanência histórica e arquitetura; o núcleo de prédios da UFRGS se destacando ainda alguns prédios mais antigos e restaurados, pela importância para a sociedade portoalegrense; e o Viaduto da Conceição, pela sua função e imagem no contexto urbano.

Mais ligados ao Parque e fazendo parte de sua ambiência podemos classificar como marcos as Palmeiras da Califórnia da Av. Osvaldo Aranha, uma imagem urbana memorável; e um marco que é um evento, o Brique da Redenção, pela sua importância e significado para a sociedade da capital. O Parque, pela sua própria proposta paisagística é pontuado por uma série de pequenos marcos, mas os mais importantes são o Monumento ao Expedicionário, o Eixo Monumental, ambos pela capacidade de estruturar visualmente o Parque; e o lago, um ponto de referência do Parque



Figura 26 – Marco 4 – Viaduto da Conceição.
Fonte: autor



Figura 27 – Marco 5 – Palmeiras da Califórnia
Fonte: Pedro Belleza, 2011 (flickr)



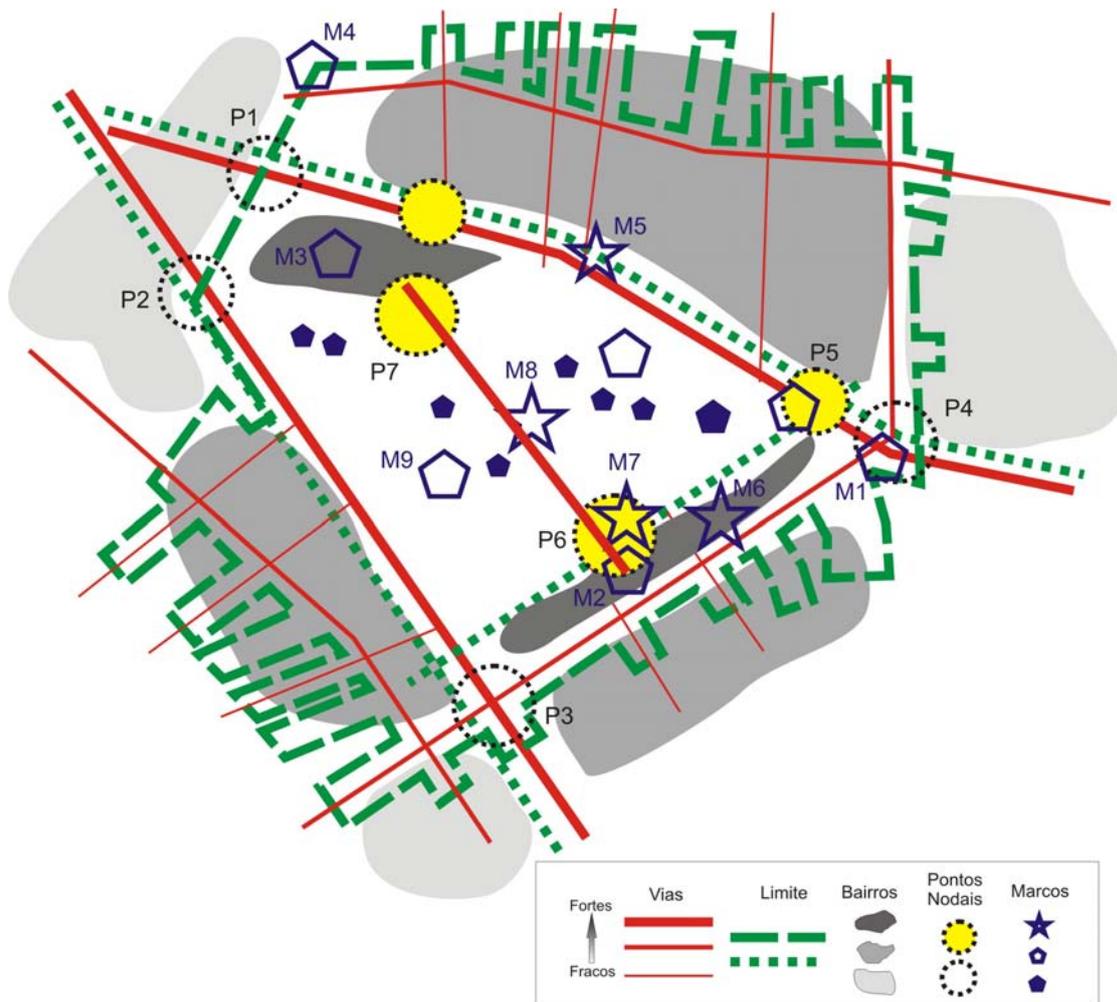
Figura 28 – Marco 6 – Brique da Redenção
Fonte:
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=526239> ,março de 2011

pela sua capacidade de compor a paisagem e pela pregnância na memória.



Figura 29 – Marcos 7, 8 e 9 – Monumento ao Expedicionário, Eixo Monumental e Lago.
 Fonte: Autor, 2010 (Marco 7 e 9), Henrique Amaral, 2005 (Marcos 8)

O resultado destas análises então forma o seguinte mapa da forma visual inserida na área de abrangência do Parque Farroupilha.



Mapa 11 – A forma Visual da Área de Abrangência do Parque Farroupilha usando o método de Lynch
 Fonte: autor

As análises dos elementos de Lynch contemplaram apenas os mais importantes, mas o mapa da forma visual traz as informações de forma mais completa, com algumas características que no conjunto são se tornam relevantes, mas que individualmente acabam não tendo tanta força.

4.2.2 Parque Moinhos de Vento

Seguindo a mesma premissa da análise do Parque Farroupilha o Parque Moinhos de Vento será tratado como centro de um sistema, de uma área de abrangência. Para determinar quais as características que são levadas para o entorno imediato se estudará algumas que parecem predominantes no Parque e nas duas bordas imediatas, uma tentativa de captar a ambiência do local e como esta se irradia para o entorno. Uma ambiência que se percebe mais diretamente para a pessoa que circula pela área.

As vias que ligam a área do Parque ao centro da cidade também fazem parte de uma consolidação histórica, que, por ser mais afastada da área do Parque Farroupilha e conseqüentemente, do centro, tem ocupação posterior, como já relatado e como será retomado na seqüência. Estas vias que delimitam suas dimensões possuem características de uma primeira borda mais forte, e, se o estudo fosse focado unicamente no Parque seria uma borda confiável de análise devido ao seu nível de consolidação. Uma peculiaridade interessante no caso do Parque Moinhos de Vento é que a via mais larga e de fluxo mais rápido é a Av. Goethe, mas esta não marca uma de suas bordas, pelo menos intencionalmente, ela corta o Parque em duas partes que, por causa disto cria dentro de um mesmo Parque duas situações distintas relativas às atividades praticadas e à integração com o entorno. As ruas Mostardeiro e

24 de Outubro, originadas na bifurcação da Av. Independência, são as outras vias que conformam as bordas do Parque. Estas não possuem a mesma predominância que encontramos no Parque Farroupilha pelas Avenidas Osvaldo Aranha e João Pessoa, mas em termos de escala dos Parques envolvidos elas podem ser consideradas equivalentes.

A predominância destas vias ocorre em todos os pontos do Parque, mesmo quando não existe a conexão visual. Esta presença é caracterizada pelos ruídos dos veículos, pois o Parque não apresenta profundidade suficiente para que esta interferência seja diluída.

A pavimentação, pela sua presença aos olhos do observador também é um elemento bem característico deste entorno e que acaba se irradiando. Podemos ver dois tipos de bordas distintas no Parque, uma delas traz a pavimentação do entorno de forma mais direta, e outra mantém as características de pavimentação internas a ele. A primeira delas, em que o entorno é trazido para o Parque, é marcada pelo basalto regular, antecipando a transição que ocorre nas outras bordas, ou seja, o entorno se faz mais presente no interior do próprio Parque.



Figura 30 – Borda da Rua 24 de Outubro
Fonte: autor, 2010



Figura 31 – Borda da Rua Mostardeiro
Fonte: autor, 2008

Neste caso se tem a grama e o saibro terminando no basalto regular, seguido do asfalto e fechando a borda com o mesmo basalto, ou seja, reforça o entorno em seu interior. O outro tipo de borda é caracterizado pela presença do saibro e da grama, em suma, traz a ambiência da parte interna do Parque



Figura 32 – Borda da Rua Comendador Caminha
Fonte: autor

para a sua borda e deixa que a transição ocorra pela pavimentação das ruas, ora com asfalto, ora com paralelepípedos, estes últimos suavizando tal transição pelo material e pela diminuição da textura.

A vegetação é composta, na grande parte do Parque e em suas bordas, por árvores de grande porte e por vegetação baixa. Esta vegetação é mais “domada” do que o Parque Farroupilha, e a falta de árvores de médio porte deixa as visuais mais abertas, o que propicia ao observador um melhor controle sobre a sua localização no espaço e uma maior sensação de segurança.



Figura 33 – Vegetação no interior do Parque Moinhos de Vento
Fonte: autor

É interessante observar que as árvores de copas densas trazem duas sensações diferentes, a de um forte adensamento ao longe, quando a visual acumula uma série delas na linha de observação, e uma sensação diferente quando a pessoa se aproxima, a de um adensamento bem menor e com visuais mais abertas. São as árvores de grande porte com espaçamentos que propiciam uma variação entre áreas verdes e áreas ensolaradas.

As edificações também possuem um papel interessante na ambiência. Através das aberturas entre as árvores e pela altura de algumas delas, estas edificações acabam, quase sempre, fazendo parte da paisagem de fundo do Parque. A variação de altura dos prédios existe, mas é mais contida e com certas predominâncias em determinadas faces do Parque. As Ruas 24 de Outubro e Mostardeiro possuem edificações com predominância de verticalidade, e as ruas de menor fluxo, tais como as ruas Comendador Caminha, a “rua interna” (possível prolongamento da travessa Angustura) e a própria travessa, possuem uma predominância de edificações de menor porte. O que se percebe, ao olhar para



Figura 34 – Edificações na Av. 24 de Outubro
Fonte: autor



Figura 35 – Edificações na Av. Mostardeiro
Fonte: autor

estas vias e para as vias em um entorno mais expandido é que as duas últimas ruas citadas, de caráter mais local, ainda trazem as casas que participaram da formação do Parque de uma forma significativa, ou seja, ainda não sofreram o processo de verticalização inerente às vias de tráfego mais intenso. Edificações de várias épocas convivem no entorno do Parque em um processo de substituição das casas por edificações em altura que ainda continua, porém em um processo que parece ter desacelerado em relação à década de 1970.

A comunicação visual aparece, porém, pela mescla de residências, comércio e serviços ela não se impõe tanto na paisagem do entorno. Parece haver uma busca pela integração da programação visual com o entorno, ao invés de combatê-lo através do contraste.

O movimento de pedestres tem uma vinculação direta com a



Figura 36 – Edificações na Rua Comendador Caminha
Fonte: autor



Figura 37 – Letreiros na Rua 24 de Outubro
Fonte: autor



Figura 38 – Letreiros na Rua Mostardeiro
Fonte: autor

pavimentação, e esta com os usos dados nas ruas do entorno do Parque. Nas áreas em que a pavimentação é a mesma do entorno, e serve como continuação das calçadas que acessam comércio e residências, os pedestres que circulam pelo local se mesclam com as pessoas que freqüentam o Parque para a prática de exercícios ou a passeio. Exceção ocorre na ligação entre as ruas Mostardeiro e 24 de Outubro, que é o uso da circulação interna pelo Parque em uma das circulações mais largas, paralela à Av. Goethe cujo pavimento é o que predomina na área interna do Parque, o saibro. Cabe ressaltar que algumas pessoas ainda fazem este cruzamento pela estreita calçada que existe na



Figura 39 – Pavimentação na borda da Rua 24 de Outubro
Fonte: autor



Figura 40 – Pavimentação na Av. Goethe
Fonte: autor

Av. Goethe, entre esta e o talude que a separa do Parque, uma região de pleno domínio do automóvel (fig.38).

Um dos fatores bem presentes no entorno é a topografia, ela será predominante para a definição dos limites de abrangência. O Moinhos de Vento fica em um vale que se prolonga pela Av. Mariante, continuação da Av. Goethe,



Figura 43 – Corte CC do entorno do Parque Moinhos de Vento
 Fonte: autor sobre base do Google Earth



Figura 44 – Corte DD entorno do Parque Moinhos de Vento
 Fonte: autor sobre base do Google Earth



Figura 45 – Corte EE do entorno do Parque Moinhos de Vento
 Fonte: autor sobre base do Google Earth

Resumindo as principais características que formam a ambiência do Parque podemos identificar a pavimentação como a primeira delas, intercalando grama, saibro, asfalto, ou paralelepípedo, e basalto regular. A outra é formada pelas edificações, de diversas épocas e misturadas no cenário, com a existência de casarões antigos entre elas de uma forma bem marcante. As árvores seguem o padrão do Parque, espaçadas, de grande porte e com grandes copas que geram intenso sombreamento.

Outra característica é o uso das áreas de calçada para a socialização, seja nos bares, nos cafés, nos restaurantes, etc.. Fazendo uma livre conexão visual, se observa que os



Figura 46 – Bancos na área interna do Parque
 Fonte: autor

bancos que no Parque são posicionados nas bordas de todas as áreas de circulação interna, parecem que se prolongam no seu entorno imediato. Uma idéia baseada no ver e ser visto. Outro aspecto interessante desta ambiência, apesar de ser mais pontual em determinadas áreas é o som de crianças brincando, seja pelas diversas áreas abertas existentes ou pelos clubes que existem no entorno.



Figura 47 – Área de Socialização nos bares do entorno.
Fonte: <http://bares-e-restaurantes.hagah.com.br/especial/rs/gastronomia-rs/>

Vias

As vias mais importantes para a configuração do bairro são as Ruas Mostardeiro e 24 de Outubro, eixos estruturadores do crescimento urbano e a Av. Goethe, que configura a 2ª perimetral e marca uma época da cidade, a década de 1970 e a modernização ditada pelo automóvel. A 24 de Outubro é mais larga e permite uma visual longa, o que é importante para a sensação de segurança e orientação. Ela é reforçada na imagem mental pela concentração de comércio e partes com amplas calçadas. A Rua Mostardeiro já demonstra mais importância para os veículos, pois os poucos atratores, comércio e serviços, as calçadas estreitas e o aclave acentuado contribuem para isto.

Em um entorno mais ampliado podemos tratar com maior atenção três vias: Rua Padre Chagas, Rua Quintino Bocaiúva e Rua Dona Laura. Todas tem em comum com o Parque a ambiência, porém cada uma com sua

particularidade. A Rua Padre Chagas apresenta a “vida nas calçadas”, o ver e ser visto, a atmosfera de lazer de quem usa o Parque Moinhos de Vento.

Nela predomina os bares, restaurantes e cafés que permeiam outras atividades como os escritórios, lojas voltadas para artigos exclusivos (boutiques), clínicas, consultórios e residências. Estas últimas sendo substituídas gradativamente pelas outras atividades.



Figura 48 – Bares da Rua Padre Chagas

Fonte:

<http://revista.penseimoveis.com.br/especial/sc/editorial-imoveis/>

A Rua Quintino Bocaiúva se caracteriza pela presença ainda marcante de antigas casas, casas que trazem o estilo eclético, representante da época de apogeu do bairro, que também podem ser vistas na Rua Comendador Caminha. Porém, assim como aconteceu nesta última rua e em quase



Figura 49 – Casas antigas que são usadas como comércio na Rua Quintino Bocaiúva.

Fonte: autor

toda a área de abrangência, os casebres vêm sendo transformados em comércio e serviços. A Quintino tem o predomínio de lojas de móveis que se mesclam com residências, escritórios e clínicas, estas com menor frequência. A Rua Dona Laura ainda apresenta a predominância de prédios residenciais e



Figura 50 – Casas antigas que são usadas como comércio na Rua Comendador Caminha.

Fonte: autor

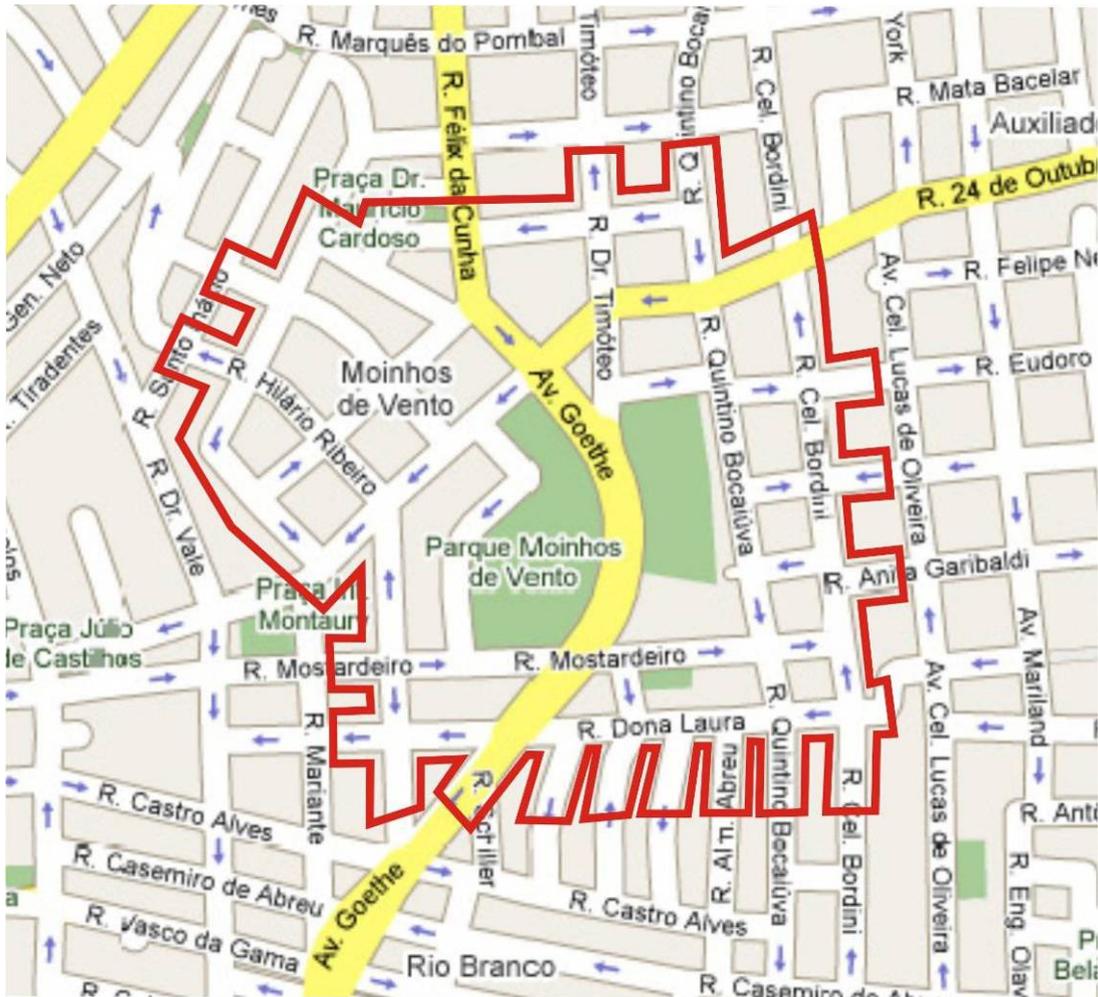
casas, mas se percebe que a mescla de atividades de comércio e serviços vem paulatinamente ocorrendo. Outra propriedade é que em sua porção mais próxima ao Parque ela possui uma arborização marcante com árvores de grande porte, copas altas e folhagem espessa, o que cria um constante sombreamento, elemento que a relaciona com a ambiência do Parque.



Figura 51 – Arborização na Rua Dona Laura.
Fonte: autor

Limites

Seguindo o exemplo do Parque Farroupilha, em termos físicos as bordas do Parque Moinhos de Vento são bem marcadas pelas vias de fluxo intenso de veículos, porém, forçando um pouco estas bordas se percebe que a ambiência se estende para outras áreas. Nesta definição, também pela evolução histórica do local, se nota que existe uma costura da área de abrangência com o entorno, e a topografia é uma das principais responsáveis pela identificação destes pontos. A visibilidade neste caso é importante, mas não a única responsável pela ambiência, pois, além dos fatores vistos, há uma mistura de áreas de influência com outras áreas verdes.



Mapa 13 – Área de Abrangência do Parque Moinhos de Vento
 Fonte: autor

É difícil identificar uma clara fronteira para a Área de Abrangência do Parque, o que se percebe é uma costura realizada através das bordas que vão perdendo suas características, ou então se confrontam com outras áreas voltadas para o lazer e que possuem o seu próprio raio de influência. Quanto a isto se pode dizer



Figura 52 – Praça Maurício Cardoso.
 Fonte: autor

que em alguns pontos da Área do Moinhos de Vento ela fica marcada pela presença de outras áreas. É o que ocorre com a Praça Maurício Cardoso e com a Hidráulica Moinhos de Vento cujos jardins podem ser visitados.



Figura 53 – Jardins da Hidráulica Moinhos de Vento
Fonte: autor

Pontos Nodais

A área do Parque Moinhos de Vento não é tão prolífica em Pontos Nodais quanto o Parque Farroupilha, porém podemos identificar quatro deles, todos localizados na conexão entre a Av. Goethe (2º perimetral) e as ruas principais do sistema: Mostardeiro e 24 de Outubro. O primeiro, entre a Goethe e Mostardeiro também pode ser considerado um ponto de entrada no Parque, porém, a predominância é de veículos. O segundo é localizado na bifurcação da Av. Goethe, quando parte desta segue pela Rua Dr. Timóteo, um ponto nodal que é usado para a conexão entre os dois lados do Parque e entre as áreas que acessam o Parque pela Rua Dr. Poty Medeiros, pessoas



Figura 54 – Ponto Nodal 1 – Av. Goethe e Rua Mostardeiro
Fonte: autor



Figura 55 – Ponto Nodal 2 – Bifurcação da Av. Goethe
Fonte: Google Earth

dos bairros Moinhos de Vento e Auxiliadora. Apesar de fluxo intenso de veículos não existe uma predominância entre eles e os pedestres. O terceiro e o quarto nós ficam no prolongamento das vias que bifurcam. A conexão da Rua Dr. Timóteo com a 24 de Outubro é bastante movimentada, além do grande fluxo de veículos, tem intensa circulação de pedestres e, inclusive se pode avistar pessoas em trajes esportivos se direcionando para o Parque. O mesmo ocorre entre a Av. Goethe e a 24 de Outubro, porém o campo visual é mais aberto devido ao recuo das construções nas esquinas. O que reforça este nó é o Parque, o comércio local e Shopping Center que existe no prolongamento da Av. Goethe, o que ocasiona intensa movimentação e possibilidades de gerar co-presença.

Internamente se pode identificar três pontos nodais importantes: o primeiro deles praticamente marca um ponto de entrada no Parque, o mais



Figura 56 – Ponto Nodal 3 – Rua Dr. Timóteo e Rua 24 de Outubro
Fonte: autor



Figura 57 – Ponto Nodal 4 – Av. Goethe e Rua 24 de Outubro
Fonte: autor



Figura 58 – Ponto Nodal 5 – Eixo que cruza o Parque e Rua 24 de Outubro
Fonte: autor

usado, ficando na confluência da Rua 24 de Outubro com o eixo que cruza o próprio Parque. O segundo fica em um possível prolongamento da Rua Comendador Caminha (área de estacionamento) com a área dos brinquedos infantis, outro ponto de entrada. O último fica na conexão da passarela com o eixo interno do Parque, um ponto importante na conexão com a região da Rua Quintino Bocaiúva.

Marcos

Os marcos na área do Moinhos de Vento podem ser separados em urbanos, com importância e reconhecimento na cidade, regionais, com importância para os bairros do entorno, e locais, ou seja, vinculados ao Parque. Os marcos urbanos são o próprio Parque, a Hidráulica Moinhos de Vento, por causa de sua permanência histórica, e “calçada da fama”, apelido das Ruas Padre Chagas e Fernando Gomes, conhecidas pelos seus bares. Os marcos regionais são a Praça



Figura 59 – Ponto Nodal 6 – prolongamento da Rua Comendador Caminha (área de estacionamento)
Fonte: autor



Figura 60 – Ponto Nodal 7 – passarela e eixo interno do Parque
Fonte: autor



Figura 61 – Marco 1 – Parque Moinhos de Vento
Fonte: autor

Maurício Cardoso, núcleo de fundação do bairro Moinhos de Vento, o Clube dos Caixeiros Viajantes, tradicional na história dos moradores da região e o Shopping Moinhos de Vento, um marco recente cuja torre pode ser avistada de todos os pontos do Parque. Este também se constitui como um importante atrator para o consumo com suas lojas de grifes caras, o que, por sua vez, atrai público consumidor de alto poder aquisitivo. Os marcos inseridos no próprio Parque são o Monumento a Castelo Branco, uma grande escultura metálica que perde um pouco de sua força por ser encoberta por árvores de grande porte e dificulta sua visualização pelo pedestre. O outro marco é a edificação que simula um Moinho de Vento e que fica junto ao lago, um marco com grande poder simbólico porque remete às origens do próprio bairro.



Figura 62 – Marco 2 – Hidráulica Moinhos de Vento
Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=475935&page=12>



Figura 63 – Marco 3 – Rua Padre Chagas a “Calçada da Fama”
Fonte: http://aconteceemportoalegre.blogspot.com/2010_04_10_archive.html

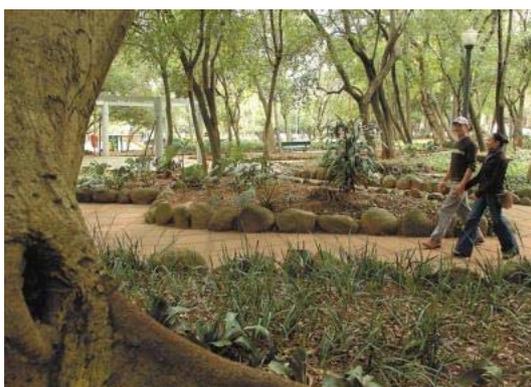


Figura 64 – Marco 4 – Praça Maurício Cardoso
Fonte: <http://www.defender.org.br/bairro-conquista-tombamentos/>



Figura 65 – Marcos 5, 6, 7 e 8 – Clube Caixeiros Viajantes, Shopping Moinhos de Vento, Monumento a Castelo Branco e Moinho de Vento
 Fonte: autor

Concluindo a análise dos elementos de Lynch, segue mapa da forma visual da Área de Abrangência do Parque Moinhos de Vento.



Mapa 14 – A Forma Visual da Área de Abrangência do Parque Moinhos de Vento usando o método de Lynch
 Fonte: autor

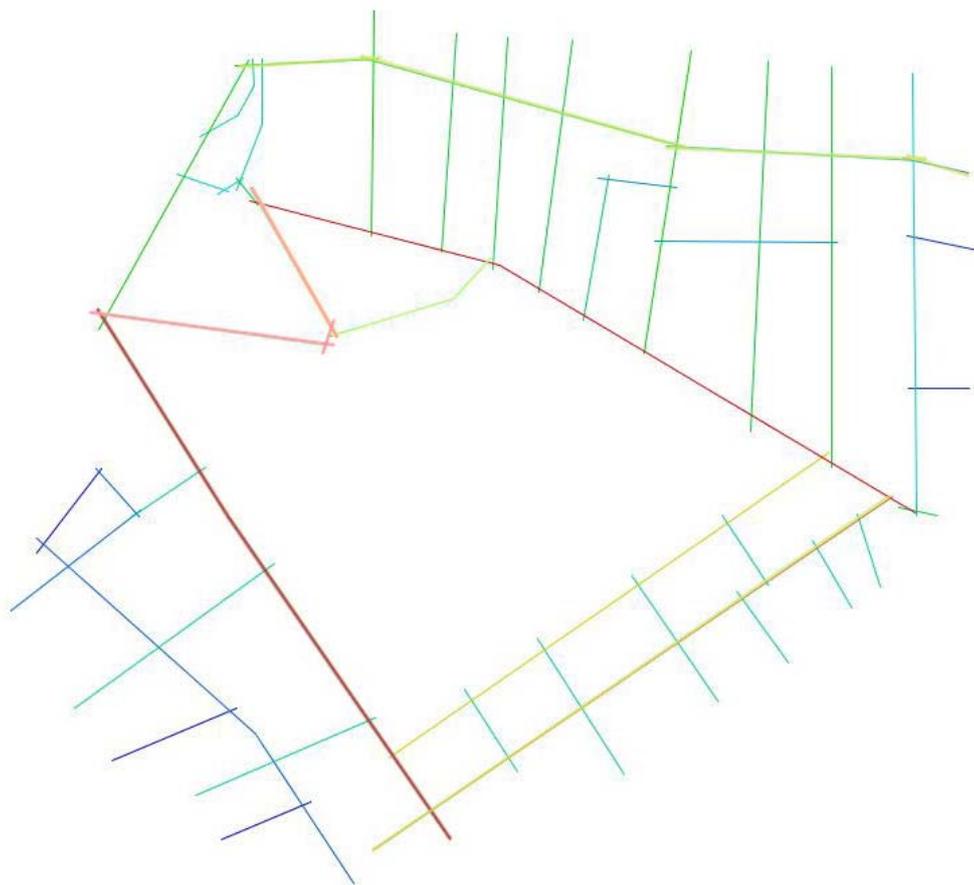
Seguindo os mesmos moldes da análise do Parque Farroupilha, o mapa da forma visual do Moinhos de Vento também traz informações adicionais, ou seja, individualmente alguns elementos não possuem tanta predominância, mas no conjunto contribuem para reforçar os elementos mais importantes.

4.3 Os Parques e suas conexões

Os mapas axiais das áreas de abrangência seguem os mesmos preceitos do mapa axial da cidade, o que modifica é a escala e os itens avaliados. O mapa de Integração Global, o primeiro item analisado, indica que uma linha com alto índice neste critério é mais facilmente acessível por outras áreas do sistema, e trata da circulação voltada para o automóvel. O segundo item, a Integração local, mais voltada para a circulação do pedestre, indica a forma que as áreas são alcançadas por outras áreas do sistema, e, neste critério ficou escolhida a distância de 3 conexões. O mapa global mostrará apenas as vias para a circulação de veículos e o de Integração Local 3 mostrará também as circulações internas do Parque através de seus canteiros (levantamento *in loco* em 2010).

4.3.1 Parque Farroupilha

A Integração Global identifica as Av. João Pessoa e Osvaldo Aranha como as mais interadas ao sistema, uma decorrência também de suas origens históricas e função no sistema viário. As outras vias do entorno representam funções mais secundárias, quanto mais vermelhas mais integradas.



Mapa 15 – Análise da Integração Global da área do Parque Farroupilha
Fonte: elaborado pelo autor com o uso do software MindWalk 1.0

Para a análise da Integração Local, o traçado do mapa axial do Parque demonstra as linhas de movimento duplicadas nas vias do entorno. Este procedimento foi realizado devido à largura destas vias e aos corredores de ônibus, uma barreira que separa claramente as duas calçadas.

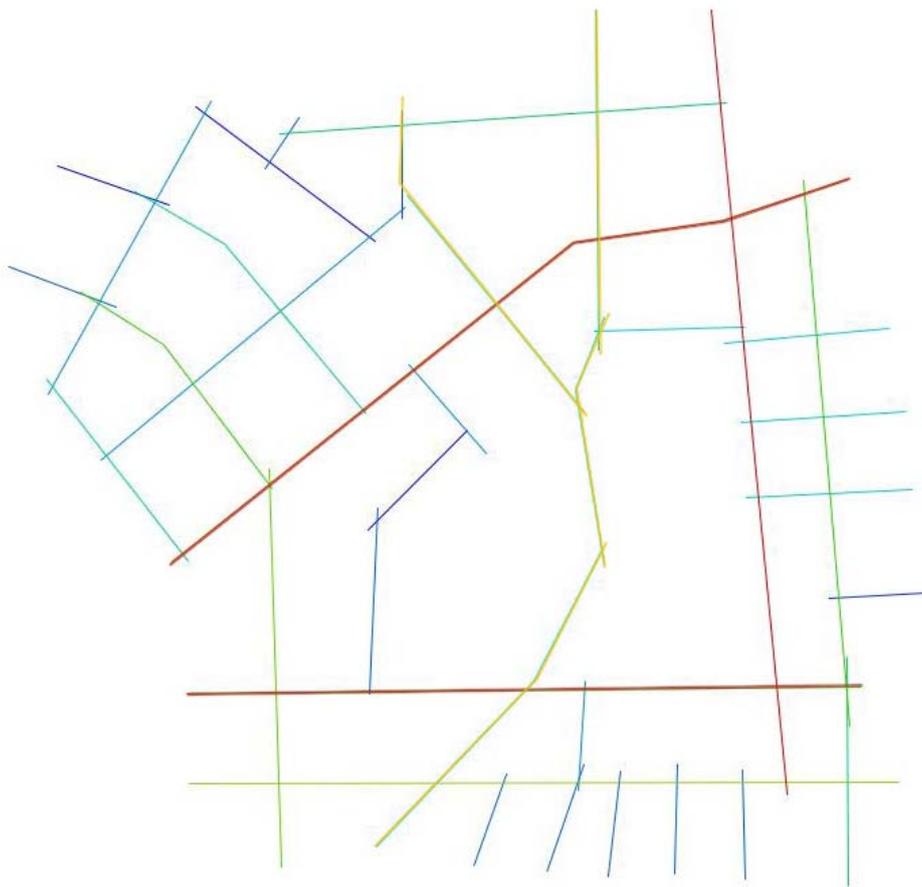
A Integração Local reforça as informações obtidas nos mapas da Forma Visual, coincidindo com as análises dos elementos de Lynch do item anterior. O resultado coincide com as informações da Integração Global a respeito das Av. João Pessoa e Osvaldo Aranha, e, além delas, a Av. José Bonifácio e o Eixo Monumental. Estes dados confluem com o uso do Parque e com a sensação de segurança que determinados percursos transmitem, mas o capítulo final fará o fechamento e o cruzamento destas informações.



Mapa 16 – Análise da Integração Local da área do Parque Farroupilha
Fonte: elaborado pelo autor com o uso do software MindWalk 1.0

4.3.2 Parque Moinhos de Vento

A Integração Global do Parque indica que as vias mais integradoras são as Ruas 24 de Outubro e Mostardeiro, o mesmo que ocorreu com os dados obtidos no mapa de Conectividade. Além delas, atravessando a área do Parque no sentido perpendicular a estas vias estão a Rua Florência Ygartua, Av. Goethe e suas ramificações, e a Rua Quintino Bocaiúva.



Mapa 17 – Análise da Integração Global da área do Parque Moinhos de Vento
Fonte: elaborado pelo autor com o uso do software MindWalk 1.0

A Integração Local indica importância também para as Ruas 24 de Outubro e Mostardeiro, porém, esta última perdendo força devido ao forte desnível existente entre o prolongamento da Av. Independência e o nível do Parque. Esta característica faz com que as pessoas façam este percurso através da Rua 24 de Outubro.

O Parque pouco se integra localmente com o entorno. Suas maiores faces ficam em contato, respectivamente, com a Rua Comendador Caminha, uma via exclusivamente local, e com a Rua Quintino Bocaiúva através de duas conexões simples, a Rua Dr. Poty Medeiros e um caminho entre lotes construídos. Esta propriedade deixa esta face do Parque fazendo fundos para os lotes da Rua Quintino Bocaiúva, o que não contribui para a urbanidade.



Mapa 18 – Análise da Integração Local da área do Parque Moinhos de Vento
Fonte: elaborado pelo autor com o uso do software MindWalk 1.0

A linha mais integrada localmente é a que atravessa o Parque no seu sentido longitudinal, unindo a Rua 24 de Outubro com as Ruas Mostardeiro e Dona Laura. Após estas alguns percursos internos mais longos aparecem com integração um pouco menor, porém estes acabam integrando apenas áreas internas do Parque, o que indica locais de maior uso.

Em relação às observações da área e às análises dos elementos de Lynch, assim como ocorreu no Parque Farroupilha, as informações são confirmadas. Dentre elas vemos que a parte do Parque destinada à prática esportiva é a que apresenta as linhas menos integradas do sistema. Este dado

confirma a insegurança do local devido à falta de conectividade, e, por fim, a Rua 24 de Outubro que reflete o uso diário, confluindo assim integração, conectividade e animação urbana.

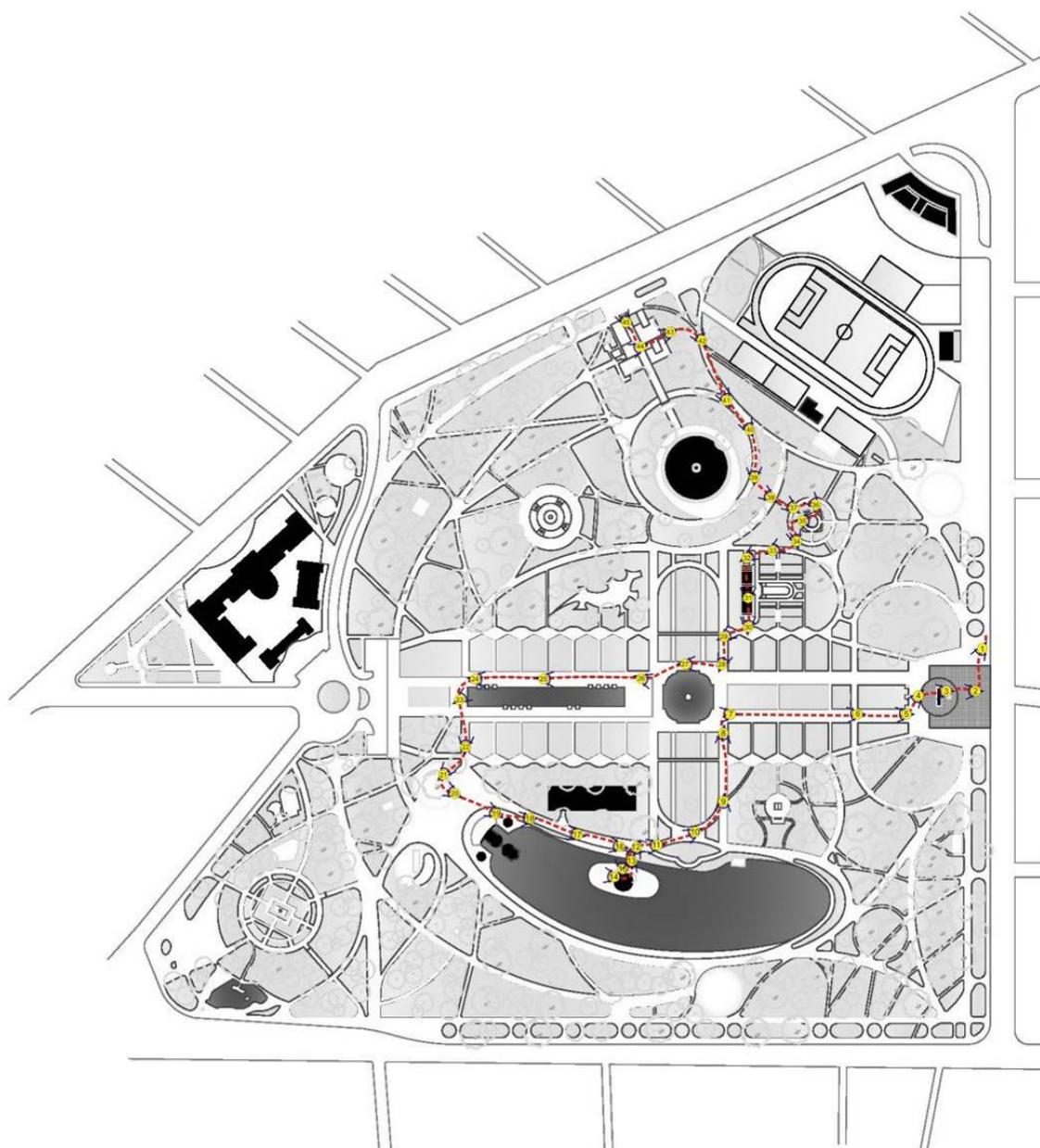
4.4 Análise da Deriva

O item propõe analisar um observador hipotético dos Parques que fará um passeio cujo percurso será direcionado apenas pelas sensações passadas pelo ambiente, um trajeto sem planejamento prévio, baseado na deriva e que trará o percurso visto à luz da teoria de Gordon Cullen (1983).

No percurso ocorre uma sucessão de pontos de vista que vão se descortinando na medida em que o observador se locomove, ou, como chama Cullen, Visão Serial. O método aplicado na análise iniciou com uma visita ao local portando máquina fotográfica em um dia de semana, por causa do movimento menor de pessoas, e com o tempo ensolarado. O início do percurso foi escolhido de acordo com o uso que a maioria dos usuários fazem, normalmente vinculado a um marco do local. Após a entrada nos Parques o percurso foi sendo escolhido conforme as sensações e a percepção do espaço indicavam, sendo que, a cada “reação emocional” causada pela paisagem uma imagem era registrada. Este processo foi sendo repetido até que o observador fosse direcionado para fora do Parque. Os mapas registram este trajeto e marcam cada um dos pontos em que as imagens foram capturadas, e, acompanhando-os seguirá a descrição do percurso, as impressões do trajeto e as sensações que levaram às tomadas de decisão pelo observador durante a deriva.

4.4.1 Parque Farroupilha

O local escolhido para o início do percurso foi o largo que fica junto ao Monumento ao Expedicionário, extremidade do eixo monumental. Em uma análise bem intuitiva do percurso, este ponto apareceu como predominante devido ao “pórtico” que o monumento cria ao enquadrar o próprio eixo monumental.



Mapa 19 – Percurso da Deriva no Parque Farroupilha
Fonte: autor

A passagem pelo arco da direita do monumento (mais próxima do lado de aproximação do observador) cria a sensação de entrar “oficialmente” no local (1-3). Após este ponto o observador se desloca para o braço esquerdo do eixo monumental direcionado por um dos bustos de bronze ali instalados (4-5). Então o campo visual se aprofunda e ele é direcionado até o chafariz central (6-7). A paisagem e a perspectiva gerada conduzem a este percurso através da repetição da vegetação, dos bancos e do desenho dos canteiros (6). No chafariz o observador para e olha à sua volta, pois as possibilidades de percurso o levam a fazer escolhas e observar o ambiente. Neste ponto tem sua atenção voltada para o grupo de pedalinhos em forma de cisne que forma uma mancha branca na paisagem, para lá o observador é direcionado (8-10). Na busca da entrada, do acesso à estes, um

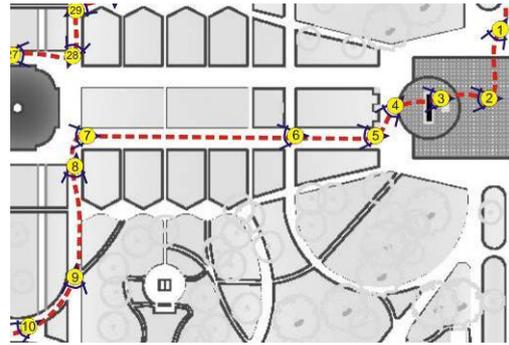


Figura 66 – Visão Serial do percurso da Deriva
Fonte: autor

caminho com uma pequena ponte e um recanto construído chamam novamente a atenção, tanto pela construção em si, como pela sua posição no centro do enquadramento visual (11-13). A aproximação deste ponto traz uma espécie de mirante, novamente um ponto de observação na busca de um foco para a visual (14). O ponto de interesse escolhido se localiza na extremidade do lago, em outra construção. O observador retorna, passa pela ponte, e se direciona a ele. A vegetação em um dos lados e o lago do outro o direcionam e impedem a dispersão do trajeto (15-17). Próximo ao ponto a atenção é desviada para um quiosque, ao lado do local anteriormente visualizado, e muito parecido com o marco anterior (18). O observador para ele ruma e prepara para olhar novamente o entorno na busca de um novo acontecimento visual. Este é caracterizado por um cercado circular feito com elementos de

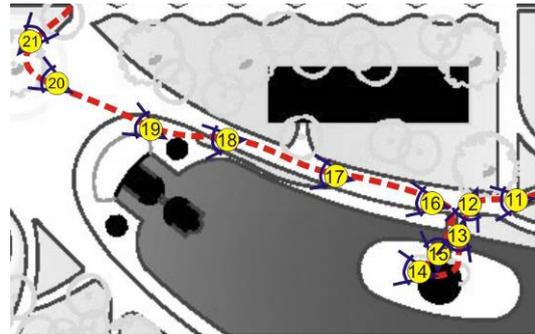


Figura 67 – Visão Serial do percurso da Deriva
 Fonte: autor

concreto pré-moldados colocados lado a lado com espaçamento regular, e que abriga brinquedos infantis feitos com o mesmo material e pintados com cores vivas (19-20). Ao chegar ao centro do círculo, o próximo local, apesar de menos interessante visualmente que as referências anteriores é a extremidade do espelho d'água do eixo monumental e sua pavimentação diferenciada do restante do Parque (21-23). Ao chegar nele a perspectiva conduz o observador novamente para o chafariz (24-27). Ao alcançá-lo, a possibilidade de novos percursos direciona o trajeto para um pergolado de concreto semi-encoberto pela vegetação, mas que configura uma possibilidade de passagem que lembra um corredor coberto (27-30). Ao final desta passagem outro elemento semi-encoberto pela paisagem e posicionado em um recanto chama a atenção, é um chafariz rodeado de canteiros com apenas quatro possibilidades de acesso ao centro (30-32). O acesso mais

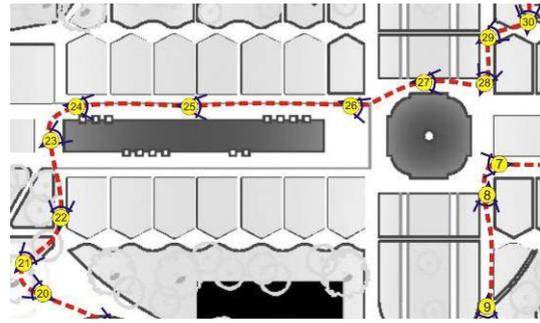


Figura 68 – Visão Serial do percurso da Deriva
Fonte: autor

próximo é buscado e o chafariz enquadrado na visual para a aproximação (32-35). Nele chegando o observador olha em sua volta e avista um tapume colorido com uma construção encoberta, próximo passo no percurso que é atingido após a escolha da saída mais próxima do recanto que estava (36-37). O tapume está posicionado fazendo uma curva contínua, um forte direcionamento para o percurso (38). No final do tapume um caminho sinuoso o conduz à uma bifurcação feita no gramado não intencionalmente, mas sim pelo desgaste do uso (39-42). Este caminho é escolhido e conduz o observador para uma área pavimentada com níveis diferentes e um espelho d'água seco, é a frente do auditório que estava protegido pelos tapumes (43). Na impossibilidade de entrar no ambiente ele é conduzido pela escada que acessa a área pavimentada e o visitante

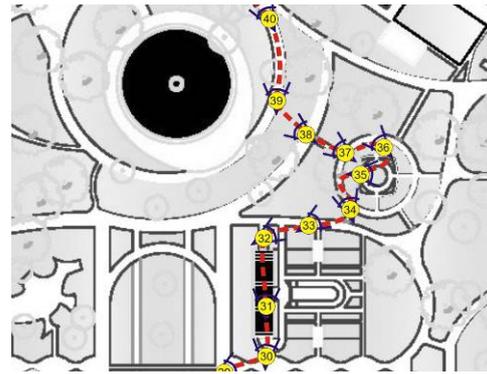


Figura 69 – Visão Serial do percurso da Deriva
Fonte: autor

hipotético finaliza o percurso, terminando a deriva no Parque Farroupilha (44-45).

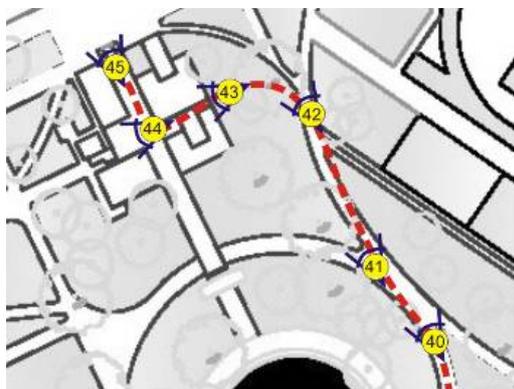
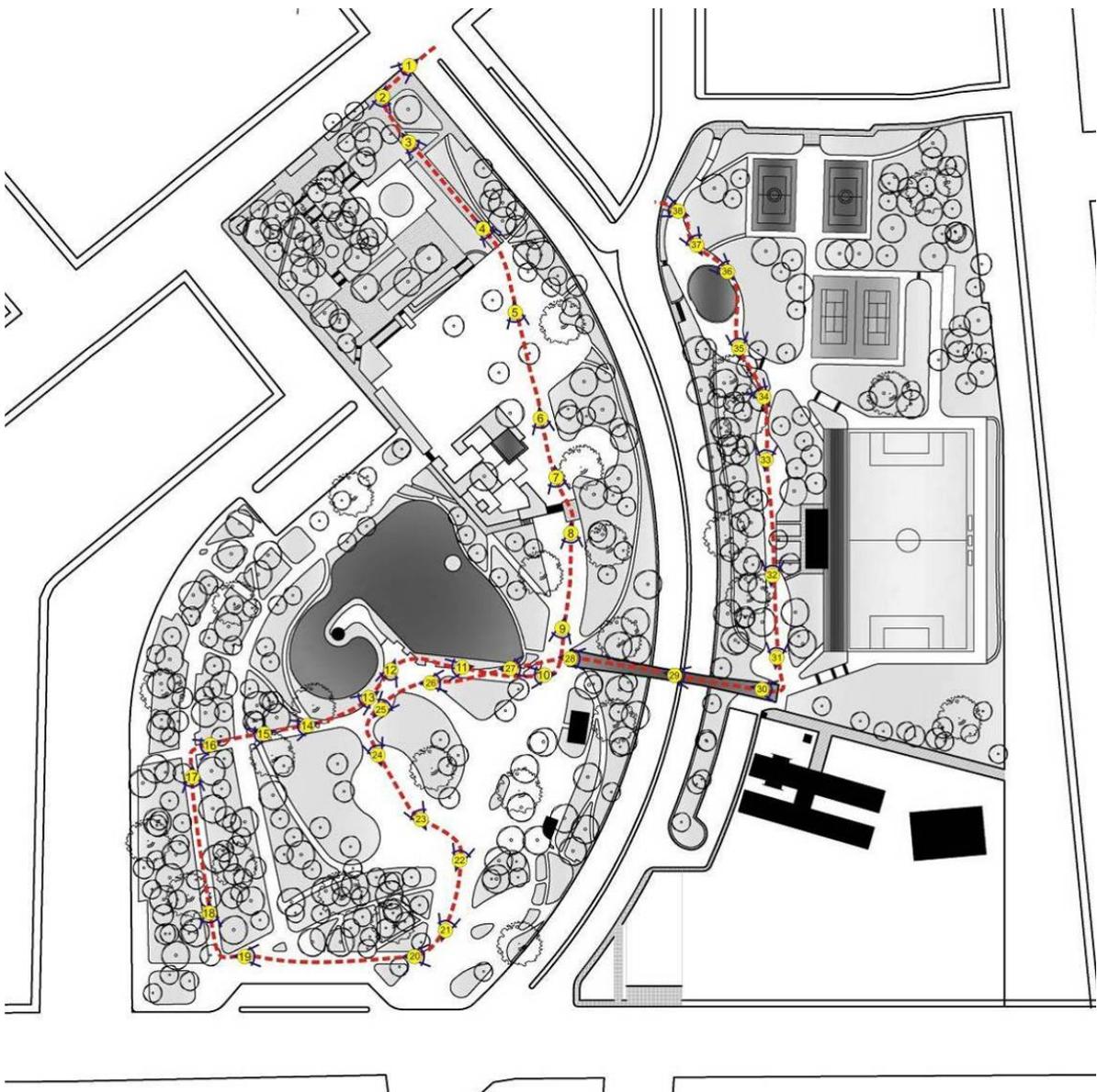


Figura 70 – Visão Serial do percurso da Deriva
Fonte: autor

4.4.2 Parque Moinhos de Vento

No Moinhos a deriva do observador inicia na via mais movimentada do sistema, a Rua 24 de Outubro. O monumento à Castelo Branco é uma das primeiras referências, mas a calçada interna ao Parque, enquadrada pelas árvores e com um declive que amplia o campo visual, é identificada como entrada e início do percurso (1-2).



Mapa 20 – Percurso da Deriva no Parque Moinhos de Vento
Fonte: autor

Seguindo a calçada, o observador se direciona para a final da descida, apesar de um momento de indecisão causado por uma conexão em “T” no percurso. Um dos lados conduziria a uma parada de ônibus e o outro ao monumento, mas os caminhos são estreitos e os atratores não são considerados suficientemente interessantes (3-4). No final da calçada o observador avista brinquedos de criança e uma diferença de nível configurando um direcionamento de percurso reforçado porque estava coberto pela copa das árvores, um destino acolhedor (5-6). Seguindo em linha reta até esta diferença de nível ele se depara com uma rampa e uma escada, uma clara continuação do caminho anterior que indica um direcionamento correto, ou seja, gera segurança (7-8). Seguindo um caminho delimitado pelas árvores e canteiros, o observador para em frente à uma conexão que causa interesse, dentre as

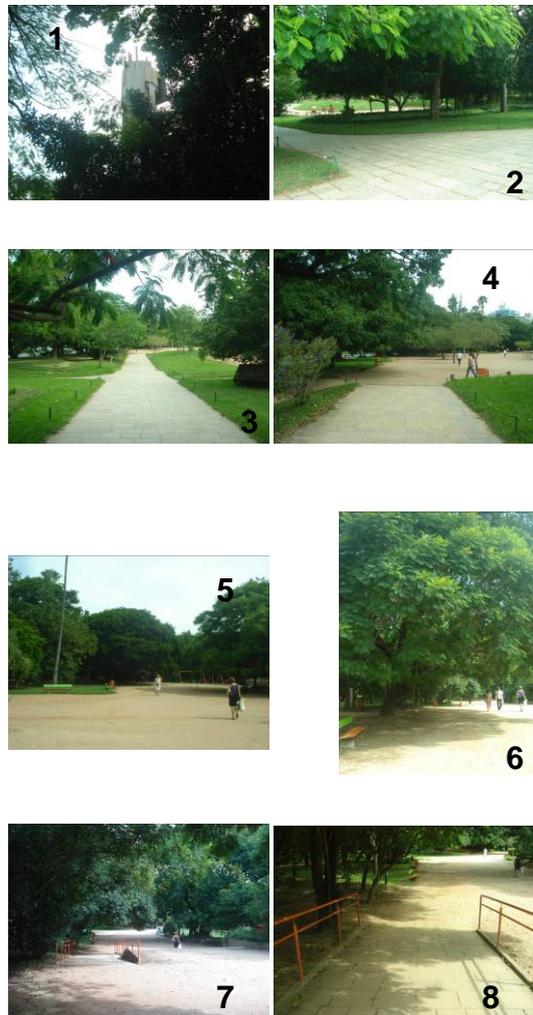
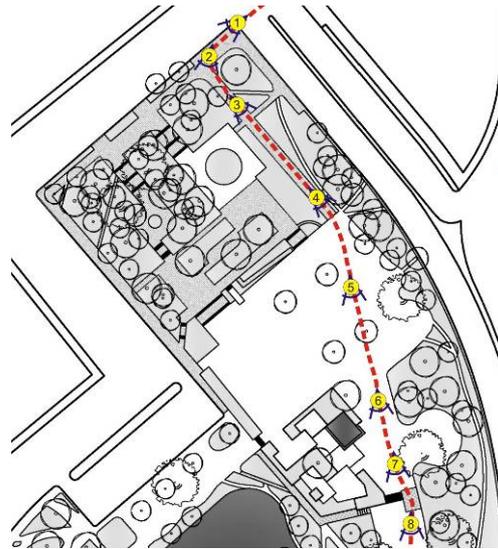


Figura 71 – Visão Serial do percurso da Deriva
Fonte: autor

possibilidades duas parecem ser mais fortes, a passarela, à esquerda, ou o Moinho, à direita. Este último teve maior influência na decisão e foi reforçado pelo lago e pelo caminho que o margeia e conduz ao Moinho (9-11). Chegando nele a continuação segue o direcionamento do lago ao lado direito e o leva para um caminho retilíneo que se afasta do lago (12-14). Este caminho leva à uma bifurcação que conduz o trajeto para o lado esquerdo, pois a o campo visual é mais profundo e se pode avistar os veículos que descem pela Rua Mostardeiro (15-17). No final deste percurso o observador toma a esquerda novamente porque o caminho é mais longo e mais largo (18-19). Seguindo por ele, já paralelo à Rua Mostardeiro, o observador é conduzido novamente para o Moinho e para o lago devido à predominância deles na paisagem (20-21). O contorno do lago, e seu uso como direcionamento, levam o observador em direção à passarela cujo

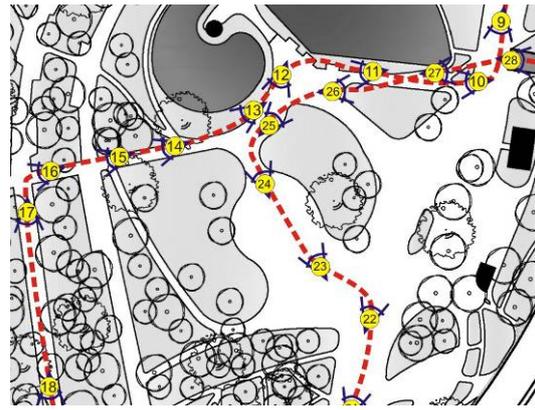


Figura 72 – Visão Serial do percurso da Deriva
Fonte: autor

enquadramento e a curvatura instiga a curiosidade, tanto pela visual da Av. Goethe, que é possível no meio dela, quanto para saber como é o outro lado do Parque (25-28). No final da passarela ele vê o limite imposto pelo colégio Uruguai e a possibilidade de continuar no Parque à esquerda (29-30). Esta sensação é passada porque é a mesma pavimentação que já tinha acostumado o observador no percurso até o momento, o saibro. Seguindo pela esquerda o caminho é bem definido pelos canteiros gramados e por uma construção, a sede administrativa do Parque (31-32). No final deste percurso as possibilidades novamente aparecem: decidir pelo caminho até as quadras esportivas ou seguir pelo caminho que conduz à pista de patinação (34). Este último chama mais a atenção, talvez por não ser um equipamento tão comum e por estar mais próximo da Av. Goethe. Na continuação a pista é contornada pela direita devido à uma árvore que faz

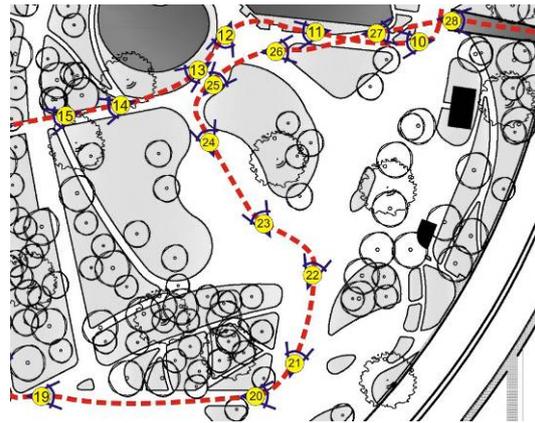


Figura 73 – Visão Serial do percurso da Deriva
Fonte: autor

sombra nesta lateral e uma passagem pequena, marcada com guarda-corpos dos dois lados e com a mesma pavimentação das descidas anteriormente já experienciadas. Este caminho, por fim, encerra o percurso e conduz o observador para fora do Parque Moinhos de Vento (35-38).

A comparação da deriva, feita antes da produção dos mapas axiais e dos mapas da forma da imagem, traz uma série de confluências entre as escolhas e estas análises anteriores, mas discutiremos estes detalhes no capítulo conclusivo.

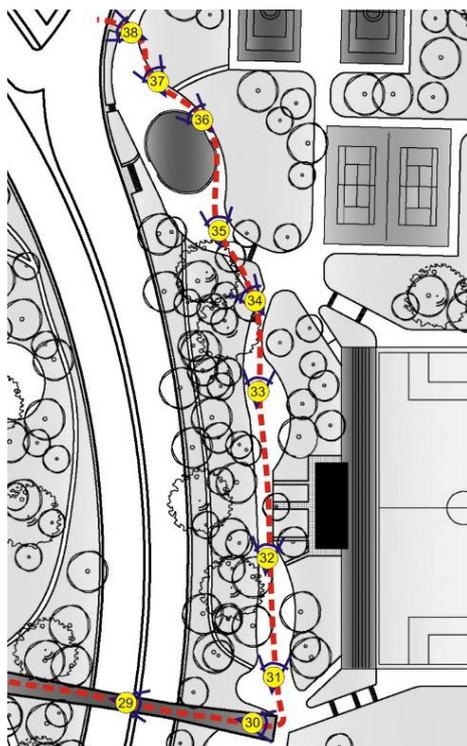


Figura 74 – Visão Serial do percurso da Deriva
Fonte: autor

5 ANÁLISE HISTÓRICA, PERMANÊNCIAS

Para que a leitura desta cartografia não leve a perda de foco ao tratar a análise urbana com um todo, o que colocaria os Parques como um problema secundário, o ponto de partida será para eles deslocado. Esta leitura, então, será feita em termos urbanos como um todo, porém, sempre voltada para a área do entorno imediato dos Parques ou de situações que, embora não vinculadas diretamente a eles, tenham alguma conseqüência em sua formação.

Para a análise histórica baseada na cartografia e focada nas áreas dos Parques se optou pela subdivisão das épocas em cinco partes. A primeira delas tratará da origem da cidade e as motivações que levaram à sua formação até a primeira cartografia conhecida, de 1833. Já com a base cartográfica como instrumento constante na análise, a segunda parte seguirá de 1833 até 1888, época em que a cidade permanece na maior parte do tempo intramuros, com o crescimento limitado aos domínios da península, inicialmente por uma fortificação, e posteriormente pelos limites virtuais desta. A terceira etapa trabalhará desde a primeira cartografia em que a cidade começa a expandir suas fronteiras e surgem os primeiros arraiais, em 1888, até 1929, época em que ocorre uma convergência de intenções renovadoras que acabam transformando radicalmente o cenário da cidade, o que constitui a quarta parte do trabalho, que se estende até o mapa de 1941. A quinta e última parte segue dessa data até 2009, em um cenário que já trata da reestruturação constante da cidade, já com função de metrópole regional.

Como referenciais teóricas foram consultados diversos trabalhos sobre a história da cidade e sua evolução urbana, dentre eles, e principalmente como referência na divisão dos períodos propostos, destaca-se as pesquisas de

Souza e Müller (2007) e de Pesavento (1999). Em relação às datas as divisões são muito parecidas às propostas pelas autoras, pois existem fatos históricos e urbanos que são marcos nítidos na troca de período, ou momento da cidade.

Como estrutura para o desenvolvimento de cada uma das partes se optou primeiro pela contextualização do cenário urbano, tratando de temas que acabam influenciando direta ou indiretamente nas áreas de estudo e na formação dos Parques. Seguindo esta narrativa cronológica os mapas vão sendo inseridos no processo. Na seqüência, segue a análise do próprio mapa baseado no traçado viário e monumentos principais e estruturadores da paisagem. Posteriormente, se efetua uma aproximação nas áreas de estudo para uma análise mais específica e focada nas transformações entre uma cartografia e outra. Assim, entre um mapa e outro será costurada a evolução e transformação das áreas dos Parques em relação com a evolução urbana de Porto Alegre.

Os mapas apresentados foram selecionados de uma cartografia levantada contendo 33 mapas de diversos tipos, desde levantamentos aerofotogramétricos até mapas comerciais. A seleção ocorreu por motivos ligados às alterações nas áreas dos Parques, e às épocas condizentes com a subdivisão histórica aqui proposta.

5.1 Origem e formação da cidade antes da cartografia

O retorno na história muitas vezes pode correr o risco de se tornar demasiado. No caso da cidade o limite pode ser as origens de sua formação, ou até mesmo o estudo dos primeiros povoados que habitaram a região. Devido às características desse trabalho, que propõe uma ligação da evolução

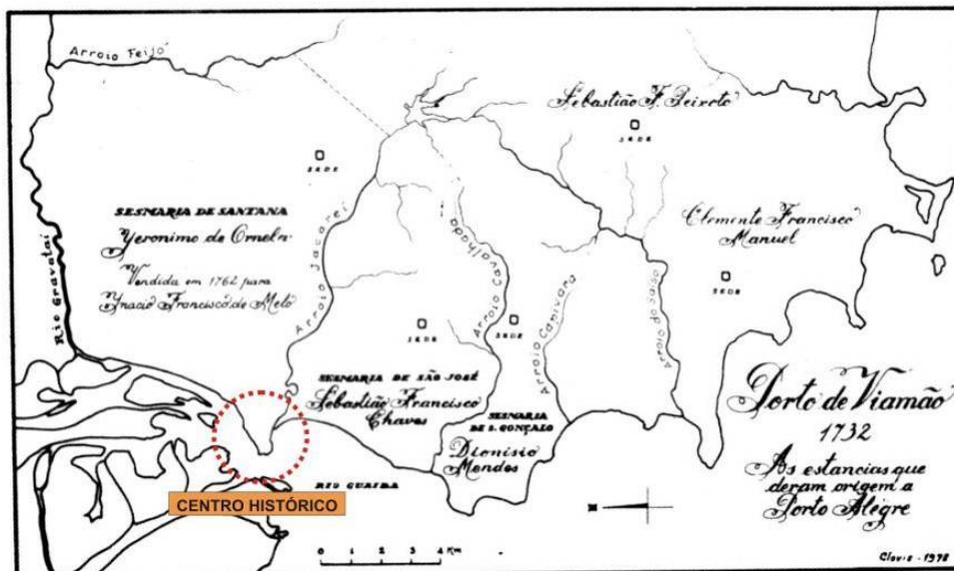
urbana com a formação dos Parques, o retorno histórico irá até suas origens urbanas. Neste processo se contextualizará historicamente seus principais eixos de desenvolvimento, e as origens dos Parques Farroupilha e Moinhos de Vento a eles vinculados.

As origens de Porto Alegre, e do próprio Estado do Rio Grande do sul estão pautadas na questão da disputa territorial entre portugueses e espanhóis, e o apoio ao extrativismo mineral na região das Gerais. A primeira questão está vinculada de maneira muito próxima à disputa dos territórios das missões jesuíticas e a posse da Colônia de Sacramento (no atual Uruguai). A segunda ao minério de ouro na região de Minas Gerais.

O ano de 1750 é um marco importante na disputa territorial, é nesta data que é assinado o Tratado de Madri, uma tentativa de acabar com a pendência muito custosa para Portugal e Espanha. Sua principal determinação era a troca entre Colônia de Sacramento e a área ocupada pelos Sete Povos das Missões Jesuíticas. Portugal cederia Colônia na troca da área das Missões.

Retornando um pouco na história e focando a região sul por um viés diferente ao desta disputa, se observa que no início do século XVIII começa a distribuição de terras pela coroa portuguesa no sul do Brasil. Essa decisão tinha a clara intenção de manter o abastecimento de gado para tração nos trabalhos das Minas Gerais, e também o suprimento de carne para a população, pois a primeira mina de ouro fora descoberta em 1694.

Dentre essas terras distribuídas, ou sesmarias, sem a função inicial de colonização, uma delas seria a área da futura cidade de Porto Alegre, cuja posse era de Jerônimo de Ornellas, a Sesmaria de Santana (mapa 21).



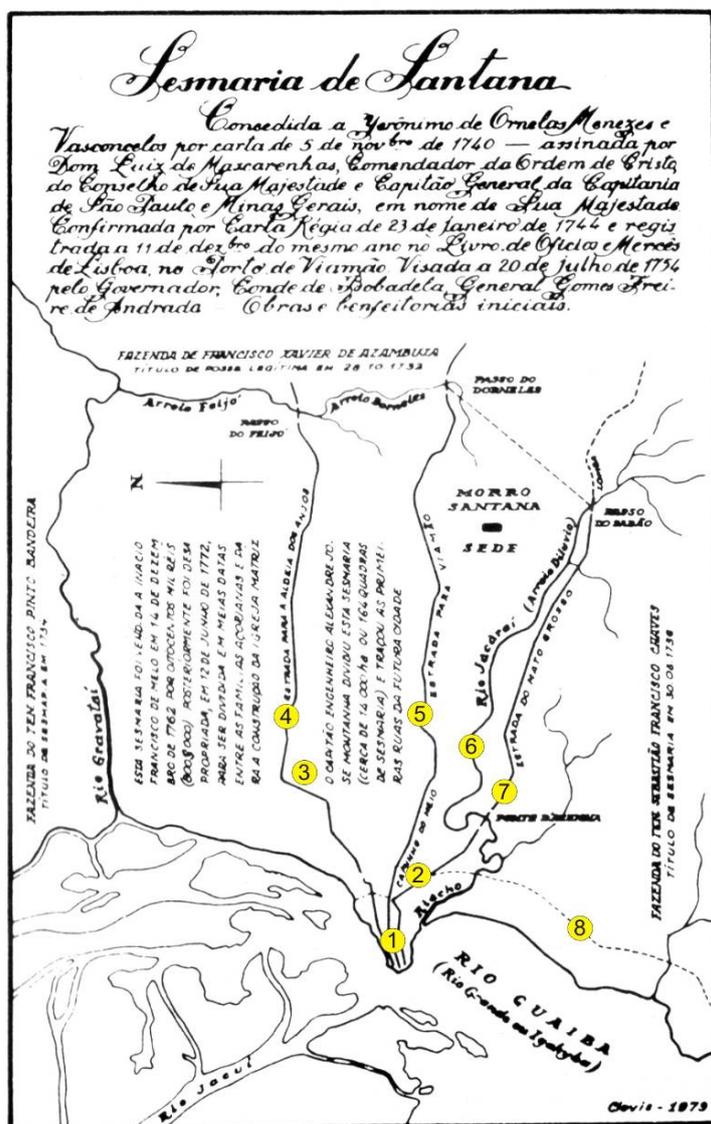
Mapa 21 – Sesmarias da Região de Porto Alegre
 Fonte: Pesavento, 1999

Retornando a questão territorial, conforme relata Macedo (1993, p.20-21), para acelerar a posse efetiva da região das missões e de outras áreas estratégicas, como a Vila de Rio Grande, foram trazidos casais de portugueses da Ilha dos Açores para serem levados a essas regiões. Esses casais desembarcaram nas margens da Sesmaria de Jerônimo de Ornellas no ano de 1752³⁴.

No mapa 22, da Sesmaria de Santana, já é possível identificar o centro histórico, os eixos de crescimento urbano, o arroio dilúvio, e é possível fazer correspondência com os nomes atuais dessas vias. Além disso, se pode localizar onde seriam implantados os Parques Farroupilha e Moinhos de Vento.

³⁴ Conforme demonstra FRANCO (2000, p.10) através de registros de batismo na paróquia de Viamão.

Pode-se notar que ambos estão contíguos a essas vias, sendo que o primeiro encontra-se entre duas delas.³⁵



Legenda

1. Península (Centro Histórico)
2. atual Parque Farroupilha
3. atual Parque Moinhos de Vento
4. atual Av. Independência
5. atual Av. Osvaldo Aranha
6. arroio Dilúvio
7. atual Av. João Pessoa
8. limite da área pública junto aos rios navegáveis, 1650m. conforme lei das sesmarias

Mapa 22 – Sesmaria de Santana
Fonte: Pesavento, 1999

Em rápida análise se observa que os dois fatores, disputa territorial e abastecimento de gado, acabaram confluindo para a formação de Porto Alegre e do próprio estado. Com relação à situação territorial das missões, ela ainda

³⁵ Os mapas 21 e 22 são utilizados como complemento das informações fornecidas pelos autores pesquisados. Não se pretende usá-los como documentos históricos, pois não apresentam consistência para este fim.

não estava completamente definida mesmo após o Tratado, conseqüentemente, o que seria um “acampamento” temporário se tornou uma moradia definitiva para esses casais que formaram o núcleo da cidade de Porto Alegre. Núcleo este, que acabou se consolidando na área da antiga Sesmaria de Jerônimo de Ornellas.

Em 1773, a capital da Capitania de São Pedro (atual Rio Grande do Sul) passa de Viamão para a futura cidade de Porto Alegre, com o nome de Nossa Senhora Madre de Deus de Porto Alegre. A mudança da capital, conforme Monteiro (1995, p.23), é realizada por questões estratégicas, “para facilitar a defesa da sede do Governo e da Capitania”. Dessa forma se impediria que, caso houvesse uma invasão espanhola, o interior do território fosse alcançado através do estuário do Guaíba, além disso, o local era mais protegido para suporte logístico, e, futuramente, favorável para a distribuição de mercadorias para o resto da província.

A povoação na beira do rio (lago) ocorreu de forma espontânea, porém, conforme descrito em História Ilustrada de Porto Alegre (1997, p.38), no alto da colina, em posição estratégica, feita de forma planejada. Em 1772, seu traçado urbano começou a ser demarcado pelo Capitão Engenheiro José Alexandre Montanha, que também demarcou as terras para a distribuição de lotes aos casais açorianos que ali estavam. A planta nunca foi encontrada, se é que existiu, o que se sabe é que em 1940 o historiador Tupy Caldas apresentou um esboço desse traçado que foi reproduzido por Macedo (1993, p.27), porém, essa versão não se sustentou³⁶.

³⁶ “O arquiteto e historiador Gunter Weimer diz que não foi encontrada qualquer explicação de que Marcelino tivesse ordenado a Montanha que fizesse um plano de arruamento. Já a historiadora e arquiteta Célia Ferraz diz que há visíveis sinais de planejamento das primeiras ruas, “uma reta não surge espontaneamente, alguém projetou o começo, a partir daí a cidade se desenvolveu” (p.36, HIPA) – Sérgio da Costa Franco (2000, p.45), também contesta o mapa de Tupy Caldas, através da comprovação documental que a Rua da Varzinha, mencionada no mapa, só surgiu após sua

Conforme relata Monteiro (1995, p.24), em 1778 foram construídas as fortificações de Porto Alegre, ou, como explica Macedo (1993, p.32), apenas trincheiras de pau-a-pique com um fosso no lado externo, mas que acabaram definindo fisicamente o 1º perímetro urbano. Monteiro ainda explica que essa barreira teve importante significado na organização do espaço, demarcando os limites entre o urbano e o rural. Um espaço urbano descrito por ele como um local protegido, de vivências e do comércio do povoado, enquanto no lado de fora das muralhas ficavam algumas chácaras de produção agrícola (trigo, legumes, temperos, frutas, leite, etc.), e alguns núcleos de casas que iam se formando “ao redor de uma capela, junto a uma estrada, moinho, olaria ou matadouro”. Esses núcleos, ou arraiais, se ligavam ao centro através dos eixos de crescimento, e constituíam os pólos de desenvolvimento da cidade. O local que futuramente abrigaria o Parque Farroupilha se localizava praticamente entre o urbano e o rural, ou como coloca o autor:

Entre esses dois pólos ou espaço de sociabilidade, o interior e o exterior, existia um terreno baixo e alagadiço chamado Campos da Várzea. Era um lugar de passagem entre os dois caminhos que levavam a Viamão. A Várzea era o local de acampamento dos viajantes que vinham do interior comercializar seus produtos na capital e local de pastagem de gado (OLIVEIRA, 1984, p.38 apud MONTEIRO, 1995, p.24)

Dentre os produtos destas chácaras se destacou a produção de trigo, pois, como menciona História Ilustrada de Porto Alegre (1997, p.43), em termos econômicos seu papel foi importante, visto que seu crescimento levou a cidade a exportar o produto já em 1794. O trigo foi tão importante que influenciou na denominação de dois bairros: Azenha, ou moinho d'água, foi o primeiro existente e se localizava as margens do Arroio Dilúvio, perto da atual ponte da Azenha; e Moinhos de Vento, com a implantação de dois Moinhos que foram

levantados perto do cruzamento das atuais Rua Barros Cassal e Avenida Independência, devido ao aumento da produção de trigo na virada do século XVIII³⁷.

Voltando para a área da Várzea, futuro Parque Farroupilha, um dos primeiros relatos escritos, publicado por Spalding (1967), ocorreu em 1807, em uma solicitação da área feita pela Câmara Municipal ao governador da Província, Paulo José da Silva Gama. Nela se pedia sua concessão para a municipalidade, o que definiu oficialmente a área e que acarretaria futuramente seu uso como Parque.

Em conseqüência da carta do ofício que v.mces, me dirigiram em data de 23 de fevereiro do presente ano, pedindo-me a concessão das duas várzeas que se acham devolutas na entrada do Portão desta vila, e na margem sul do Gravataí [...], para servirem de logradouro desse conselho para os utilíssimos e necessários fins de conservação de gados que matam nos açougues dessa vila, e descanso dos moradores que vem de fora em suas carretas e carros com gados e bestas de sua condução: e por constar que esse conselho não tem algum outro logradouro ou rossio público, Hei por bem conceder-lhe, como presente concedo em nome de Sua Alteza Real, a data dos terrenos que presentemente se acham devolutas nas sobreditas duas várzeas do Portão e margem do Gravataí, até às extremas divisas dos moradores e possuidores, que tem chácaras e terrenos cercados e valados nas suas circunferências que lhe ficarão servindo e para melhor conservação do direito e domínio que fica pertencendo ao Conselho desta Vila, pela presente concessão vv.mces. farão logo medir e demarcar judicialmente as sobreditas duas várzeas, para se saber a todo o tempo qual é a sua extensão e divisas, cujos terrenos não poderão ser alienados sem expressa licença da S.A.R. na conformidade do que se acha determinado pelo Alvará de Lei de 23 de Julho de 1776... (SPALDING, 1967, p.296).

Com o seu rápido crescimento, no ano de 1810 a cidade foi elevada à categoria de Vila, e, em 1822, com a Independência do Brasil que mudou a classificação de todas as capitânicas para províncias e suas capitais para cidades, surgiu oficialmente a cidade de Porto Alegre.

³⁷ Quanto às informações sobre Porto Alegre no século XVIII, Franco (2000, p.89) relata que são escassas e afirma que o território não suscitava entusiasmos, pois ainda era uma área sendo explorada. Sendo assim, os comunicados militares acabam se tornando a fonte mais comum de informações. O autor comenta que a situação no início do século XIX já é bem diferente, com uma série de relatos escritos sobre a cidade, apesar de que uma "inegável lentidão marcou o processo de urbanização de Porto Alegre." (FRANCO, 2000, p.55).

Sérgio da Costa Franco (2000, p.55), indica que, pela relação dos chefes de família do ano de 1822, verificou-se que a área urbanizada estava restrita à península, e ainda não tinha relação de moradores ao redor da Várzea e nem na região da Cidade Baixa, sendo que, no limite em direção à Várzea ficava a Santa Casa de Misericórdia ainda em construção.

Conforme Segawa (1996, p.176), e confirmado pelos mapas da cidade, a área do Parque Farroupilha ficou por um bom tempo fora dos muros e da cidade, mesmo depois da derrubada destes. Era um terreno alagadiço no inverno e seco no verão, contíguo as defesas muradas e acessado através de um portão, por isso o primeiro título que recebeu: a Várzea do Portão. Local que, conforme a solicitação da Câmara Municipal, foi utilizado durante quase todo o século XIX como depósito de gado para o único matadouro autorizado a abastecer os açougues, situado na vizinhança.

O uso da área gerou uma série de polêmicas ao longo do século XIX, e, conforme História Ilustrada de Porto Alegre (1997, p.55), só encerrada em 1826 pelo Imperador Dom Pedro I. A sua presença no sul do país em decorrência da ameaça de uma nova guerra na fronteira, levou a decisão mais importante para a preservação do local como uma área utilizada futuramente para o Parque. O Imperador emitiu uma provisão reprovando uma pretensão de lotear o espaço, proposta para a Câmara em 1824, por considerar conveniente que o terreno permanecesse livre por ser o único que oferecia as dimensões necessárias para exercícios militares.

Uma das afirmações sobre a área e suas características relativas aos alagamentos surgiu em 1827, na qual o brigadeiro Salvador José Maciel, presidente da Província, reclamava providências da Câmara para sua

drenagem. Apesar do reconhecimento do problema, a resposta foi negada devido à falta de recursos.

...quão danoso e nocivo aos habitantes da Cidade a conservação das águas que, pela influência das chuvas, principalmente na estação invernal, ficam estagnadas, tornando por isso o belo lugar da Várzea intransitável a pé, e o mais terrível porque, devendo ser uma paragem de salubridade, passa a ser sítio pestífero. (FRANCO, 1988, p.162-3)

Como curiosidade e ilustração da animação do entorno da área da Várzea, a publicação História Ilustrada de Porto Alegre (1997, p.58), relata que entre 1817 e 1827, época de construção da Igreja Nossa Senhora do Rosário (demolida na década de 1950), ocorriam festas da irmandade de N.S. do Rosário com batuques nas tardes de domingo fora do centro urbano. Esse local ocorria em frente ao matadouro, cujo abastecimento de gado era através da área da Várzea, local onde os animais ficavam, mais precisamente, na esquina da atual Av. João Pessoa com a atual Av. Venâncio Aires. O local ficava nos limites dos traçados definidos nos mapas históricos até a planta de 1888, na qual já aparecem também os arraiais.

No último ano da década de 1820, Porto Alegre teve definido seu primeiro limite urbano oficial, e já no início da década de 1830, com o código de posturas válido³⁸, Porto Alegre contava com 13 mil habitantes. A elite da cidade era formada de grandes comerciantes, exportadores, importadores, estancieiros, charqueadores e militares de altas patentes³⁹.

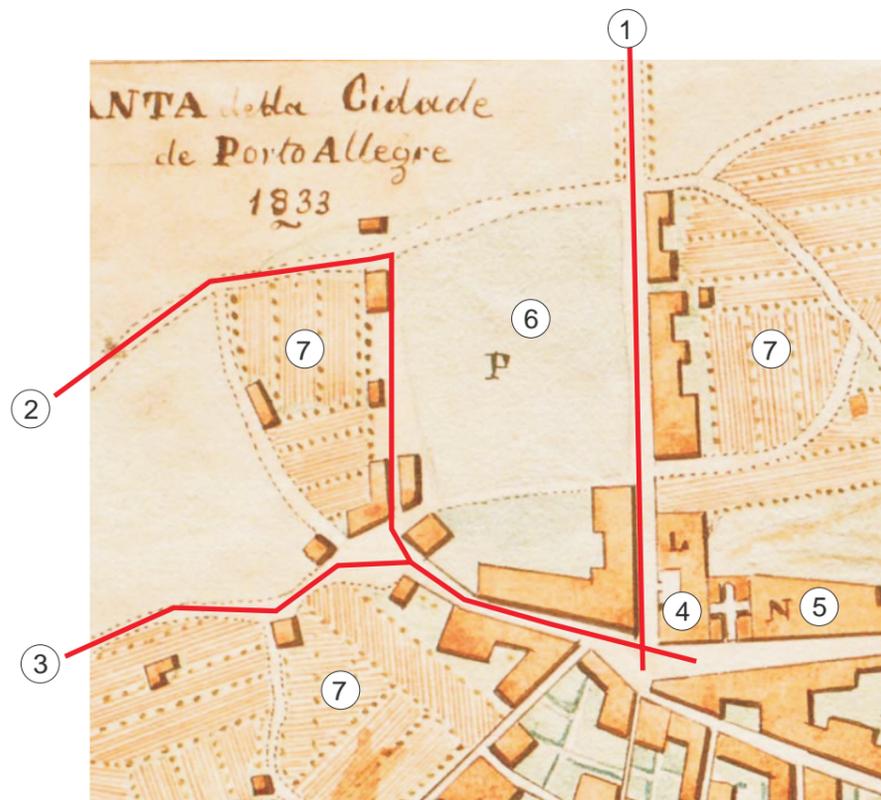
³⁸ De acordo com Rhoden (s/d) o código de posturas feito em 1829 e aprovado em 1831 é considerado erroneamente como sendo o primeiro código de posturas do município, pois em 1810 já existia um código em uso, porém as referências aos aspectos urbanos eram escassas. Esse código só foi efetivamente aprovado em 1821, com algumas alterações.

³⁹ História Ilustrada de Porto Alegre (1997, p.56.)

5.2 A cidade nos limites da península (1833 a 1888)

A divisão teórica proposta nesse item se vincula aos muros da cidade, pois é esse limite que coloca as áreas dos futuros Parques, principalmente o Farroupilha, em posição periférica em relação à área urbana, mas, apesar disso a sua importância já está bem presente nos relatos da época. A área do futuro bairro Moinhos de Vento ainda não aparecerá na cartografia, uma vez que, somente no final do século começou a se esboçar sua ocupação vinculada à área urbana em decorrência da ampliação de seus limites.

A cartografia analisada neste período será a primeira planta conhecida, a de 1833, elaborada por Tito Lívio Zambecari. Ela inclui praças, acessos, ruas, prédios importantes, e a localização de alguns personagens estratégicos para a cidade, porém, em termos técnicos, Fialho (2007) explica que a planta está fora dos “preceitos científicos cartográficos da época, tinham apenas informações úteis para o caso de uma invasão, que ocorre em 1835, na Revolução Farroupilha. Desta data até 1888 podemos verificar uma preocupação e uma constante intenção de ocupar a área da Várzea (Parque Farroupilha). Ela fica demonstrada na descrição de diversos autores, e comprovada em suas intenções de ocupação pela própria cartografia.



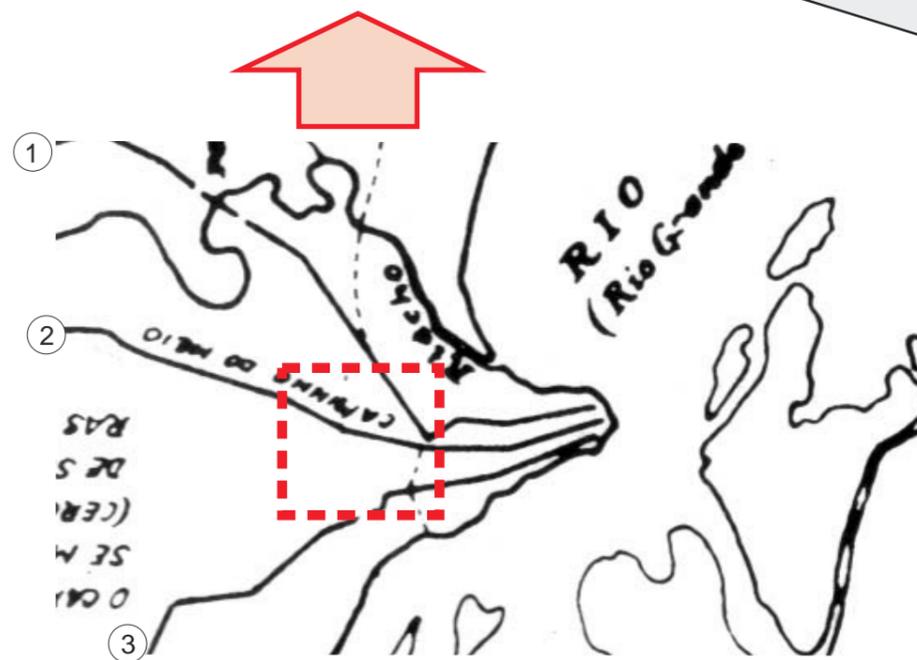
ÁREA DA "VARGEM" - 1833
(FUTURO PARQUE FARROUPILHA)

LEGENDA

1. Caminho da Azenha (Av. João Pessoa)
2. Caminho do Meio (Av. Osvaldo Aranha)
3. Estrada da Aldeia dos Anjos (Av. Independência)
4. Quartel dos caçadores
5. Hospital
6. Vargem
7. Área Rural



ÁREA DA CIDADE EM 1833
(sobreposição e adequação ao mapa de 2009)



SESMARIA DE SANTANA - 1740
(IMAGEM APROXIMADA DA PENÍNSULA))

A ... Catedral	H. Quartel do Permanente	1. Rua da Baía	8. Desembarcadouro de Santos	11. Colonna
B. Paço do Governo	I. Arsenal	2. Rua da Quitanda	9. Trapiche da Alfândega	12. Canoa de 68 pés de comprimento
C. Campo santo	L. Quartel dos Caçadores	3. Rua da Ponte	10. Trapiche da Quitanda	
D. Praça Grande	M. Largo do Paraíso	4. Rua de Bragança		
E. Câmara dos Deputados	N. Ospedal	5. Rua da Indústria		
F. Sala de Juri	O. Praça da Quitanda	6. Rua dos Velhos		
G. Alfândega	P. Vargem	7. Ponte do Riacho		

PLANTA DE 1833
Lívio Zambecari

1833 PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE - Autor: Lívio Zambecari
Colorido, aquarela sobre papel, com legenda, sem escala, original autografado - 27x15cm

Apesar da falta de consistência documental para sua utilização como referência histórica, o mapa de Zambecari, quando visto em detalhe na área do entorno da Várzea, identifica que seu terreno estava praticamente no limite da área urbana da época, e já podem ser identificadas algumas vias tratadas no mapa da Sesmaria de Santana (mapa 22).

Conforme relata Arsène Isabelle em 1835 (SEGAWA, 1996. p.175), o local do futuro Parque Farroupilha, chamado por ele de Vargem, podia ser avistado junto com outros pontos da cidade desde a parte mais alta da colina. Ela é descrita da seguinte maneira “[...] a Vargem, ou a planície que fica atrás da cidade, com seus jardins, seus laranjais, suas bananeiras, palmeiras, cactos, tudo cercado de muitas espessas, quase sempre cobertas de mimosas amarelas, vermelhas, violetas ou brancas [...]”.

No mesmo ano de elaboração do mapa, Sanhudo (1979, p.228, apud SEGAWA, 1996, p.179) comenta que, além das propostas de ocupação da área para ser loteada e construída, como já foi dito anteriormente no episódio relativo à determinação de Dom Pedro I, o vereador Francisco Pinto de Souza propunha uma alternativa de aproveitamento para a área. Ele indicava que: “sendo a cidade já bastante grande, e cada vez mais populosa, falta-lhe, contudo, todos os meios de entreter os seus habitantes nas horas de recreio”. A sua proposta, que consistia na criação de um Jardim Botânico e passeio público foi endossada pela Câmara, mas vinte cidadãos contestaram a área com a mesma alegação de que era de caráter público. Ela descrevia um passeio com muros, portões, janelas e grades e, singelamente, admitia que “enquanto não puder ser feita dessa maneira, cercado de espinhos ou

limoeiros”. É importante notar que, pela primeira vez foi cogitado o uso como uma área de lazer, algo que viria a se consolidar posteriormente.

A tentativa de lotear o espaço continuou ainda em diversas propostas, um exemplo, citado por Franco (1988, p.163) é a que ocorreu em 1834, na qual o Presidente da Província remeteu a Câmara uma planta da Várzea levantada pelo major de engenharia Domingos Monteiro, dividida em quadras para serem distribuídas aquelas pessoas que lá quisessem edificar. Uma tentativa que novamente foi impedida pela Câmara invocando o caráter público da área.

O local, após a segunda década do século XIX ficou conhecido como o Potreiro da Várzea apesar do nome Vargem ter sido atribuído por Isabelle e Zambecari.

Tratando da área que futuramente abrigaria o Parque Moinhos de Vento, o ano de 1818, de acordo com Bissón (2008, p.18) foi um marco simbólico, pois nele o primeiro Moinho de Vento foi instalado na Estrada da Aldeia (Gravataí era conhecida como Freguesia da Aldeia dos Anjos). Uma presença tão marcante que primeiramente acabou influenciando na alteração de seu nome para Estrada dos Moinhos, e, posteriormente, batizou o bairro que ficava no seu prolongamento de bairro Moinhos de Vento, o mesmo nome do Parque que está sendo estudado. Como relata Macedo (1993, p.60), quando a cidade foi retomada em 1836 esses Moinhos foram demolidos por ordem das forças imperiais, uma vez que esses poderiam ser usados pelos farroupilhas como “pontos de tiro alto” durante a batalha⁴⁰.

Antes de se partir para as análises cartográficas é importante traçar um paralelo da realidade da cidade com as características nelas demonstradas,

⁴⁰ Conforme Gunter Weimer existe controvérsias quanto a este fato, pois os Moinhos podem ter sido removidos para o Morro Ricaldone. Esta ocorrência pode ter dado origem ao nome do bairro. Ainda tratando desta polêmica ver BISSÓN 2008, p.18.

por isso se situará em um âmbito geral o que vinha ocorrendo na cidade no período.

Como já relatado anteriormente Souza e Müller (2007, p.48) afirmam que o comércio do trigo, juntamente com a atividade portuária, foram os grandes responsáveis pelo crescimento considerável de Porto Alegre na sua passagem de povoado a núcleo estruturado no final do século XVIII e no início do século XIX. Os responsáveis pela produção eram os açorianos, que destinavam boa parte para a exportação, saindo do porto da cidade, com o seu restante consumido no comércio local. Essa produção utilizava os Moinhos de Vento para moer o trigo, o que os tornou importantes e inseridos no imaginário dos habitantes.

A expansão econômica que vinha ocorrendo foi freada em meados da década de 1830, mais precisamente em 1835, quando a revolução Farroupilha foi deflagrada. Em 20 de setembro do mesmo ano a cidade foi invadida pelos revoltosos, sem luta, e permanece em seu poder até 1836, quando foi retomada pelos monarquistas, porém, o conflito só terminou em 1845, quando foi assinado o tratado chamado Paz de Ponche Verde.

Com a comparação dos mapas de 1833 e 1837 (mapa 23), também se pode confirmar o que os autores acabam mencionando sobre as muralhas, ou seja, elas estancaram o crescimento urbano. Em 1833 a área da Várzea apresentou um início de ocupação no seu entorno, que se configurou como a região em que o crescimento apareceu mais estruturado para o interior do território. Já em 1837 o adensamento no local permaneceu o mesmo, ou seja, com previsão de ocupação da Várzea, mas sem efetivo adensamento construtivo.

A planta de 1837 também já deixava claro os caminhos que ligavam a cidade a outras, pois seu núcleo estava consolidado nos primeiros anos após a elevação a essa categoria, que ocorreu em 1822, consolidando também as principais vias que a conectavam a outras regiões. Na virada do século XVIII para o século XIX eram apenas três vias: Caminho da Azenha, Caminho do Meio e Caminho dos Moinhos, e, posteriormente acabaram consolidando cinco delas (mapa 24).



Mapa 24 – Vias de conexão da cidade

Fonte: História Ilustrada do Rio Grande do Sul (1997) (mapa adaptado pelo autor)

A expansão em leque – característica do sistema viário que predominaria na cidade -, já estava aí, em germe, nos diversos caminhos ou estradas, que se transformariam em outras tantas avenidas, centralizando bairros. (FRANCO, 2000, p.57)

Ao norte, o Caminho Novo (atual Rua Voluntários da Pátria) passou a interligar os primeiros núcleos de imigrantes alemães, que, de acordo com Monteiro (1995, p.29) começaram a chegar no ano de 1824 e se fixaram nas terras que futuramente seria a cidade de São Leopoldo. Logo abaixo dele,

seguindo o rumo norte-sul, continuava a Estrada dos Moinhos (atual Avenida Independência) fazendo a conexão com a cidade de Gravataí. Abaixo deste também se consolidava o Caminho do Meio (atual Osvaldo Aranha) que ligava a cidade à Viamão, o que ocorria também com o Caminho da Azenha (Atual Avenida João Pessoa e Azenha), ambas margeando a Várzea (atual Parque Farroupilha), sendo que a última bifurcava e seguia para as Estâncias de Belém Velho e Itapuã. A última destas vias seguia a margem do lago Guaíba para o chamado Caminho de Belas (atual Avenida Praia de Belas) (mapa 25).



VÁRZEA DO PORTÃO - 1837
(FUTURO PARQUE FARROUPILHA)

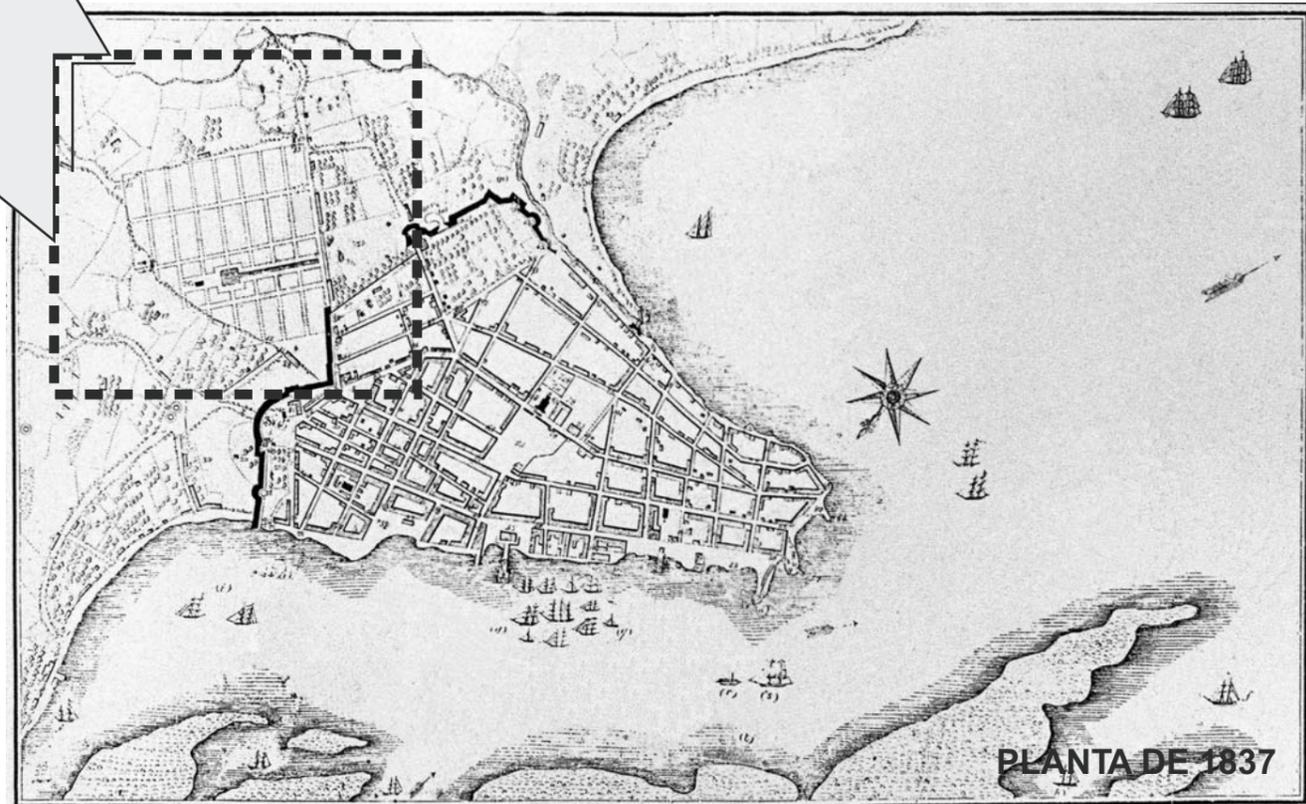
- LEGENDA
1. Caminho da Azenha (Av. João Pessoa)
 2. Caminho do Meio (Av. Osvaldo Aranha)
 3. Estrada da Aldeia dos Anjos (Av. Independência)
 4. Quartel dos caçadores
 5. Hospital
 6. Vargem(1833) - Várzea do Portão, loteada (1837)
 7. Área Rural
 8. Muralhas
 9. Casa e terreno do Hospital da Caridade (Santa Casa)
 10. Potreiro do Joãozinho da Olaria
 11. Chácara do Leão
 12. Chácara João de Souza
 13. Lugar para "huma" igreja



ÁREA DA CIDADE EM 1837
(sobreposição e adequação ao mapa de 2009)



ÁREA DA "VARGEM" - 1833
(FUTURO PARQUE FARROUPILHA)



1837 PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE, capital da Província do Rio Grande de São Pedro do Sul - S/autor
Cópia impressa, monocromática, com rosa dos ventos, escala em braças, com legendas. Impressão: Typ. Commercial Fluminense, RJ, 23,3x14cm

A análise comparativa dos mapas de 1833 e 1837 demonstra que na área da Várzea está desenhada uma espécie de malha, que aparece em cartografia posterior como uma divisão da área em lotes ou canteiros. Dentre as edificações que se pode identificar estão: Casa e Terreno do Hospital de Caridade (Santa Casa), próxima ao portão em uma área de prolongamento do terreno da Várzea; ao lado sudoeste da várzea (a direita no mapa), a legenda indica o potreiro do “Joãozinho da Olaria”; a “Chácara do Leão”, a sudeste (em cima no mapa), em local próximo ao futuro colégio militar; ao norte se identifica a Chácara de “João de Souza” (esquerda e embaixo da várzea); e, dentro da própria Várzea, no eixo mais marcado da divisão aparece “lugar para *huma* igreja”, o que poderia reforçar a idéia da divisão de lotes com a igreja fazendo parte da organização espacial, a exemplo dos arraiais que se formam no entorno dessas edificações.

Sobre a área do Moinhos é importante relatar qual sua ligação com o traçado das fortificações que já aparecem no mapa de 1837. A idéia principal destas era fechar a península por terra, e, conforme Macedo (1993, p.60), além disso, com receio a um ataque ao porto, “na vizinhança da alfândega instalaram uma corrente na ponta da península, que, sobre bóias, se ligava às ilhas para impedir a entrada de barcos de guerra”. Essa forma de defesa obrigava os revoltosos a contornar as ilhas e atacar pelo lado da estrada que vai para os Moinhos de Vento, sendo que alguns deles foram demolidos para não favorecer os sitiantes, principalmente como ponto alto de tiro.

Em uma aproximação na área da Várzea do mapa de 1839, muito semelhante a de 1837, Segawa (1996, p.178) relata que aparece em sua área um reticulado que sugeria a repartição do terreno em lotes ou canteiros.

Porém, conforme a legenda encontrada na própria planta essa dúvida parece ser sanada ao indicar “Várzea Grande em projecto da nova Cidade”. Quanto aos locais indicados se identifica no centro da área, marcada com um eixo mais importante, uma cruz, reforçando a indicação do mapa anterior, e, na área mais larga, em frente a ela uma “Caldeira, ou Canal para conduzir os dejetos ao riacho”.

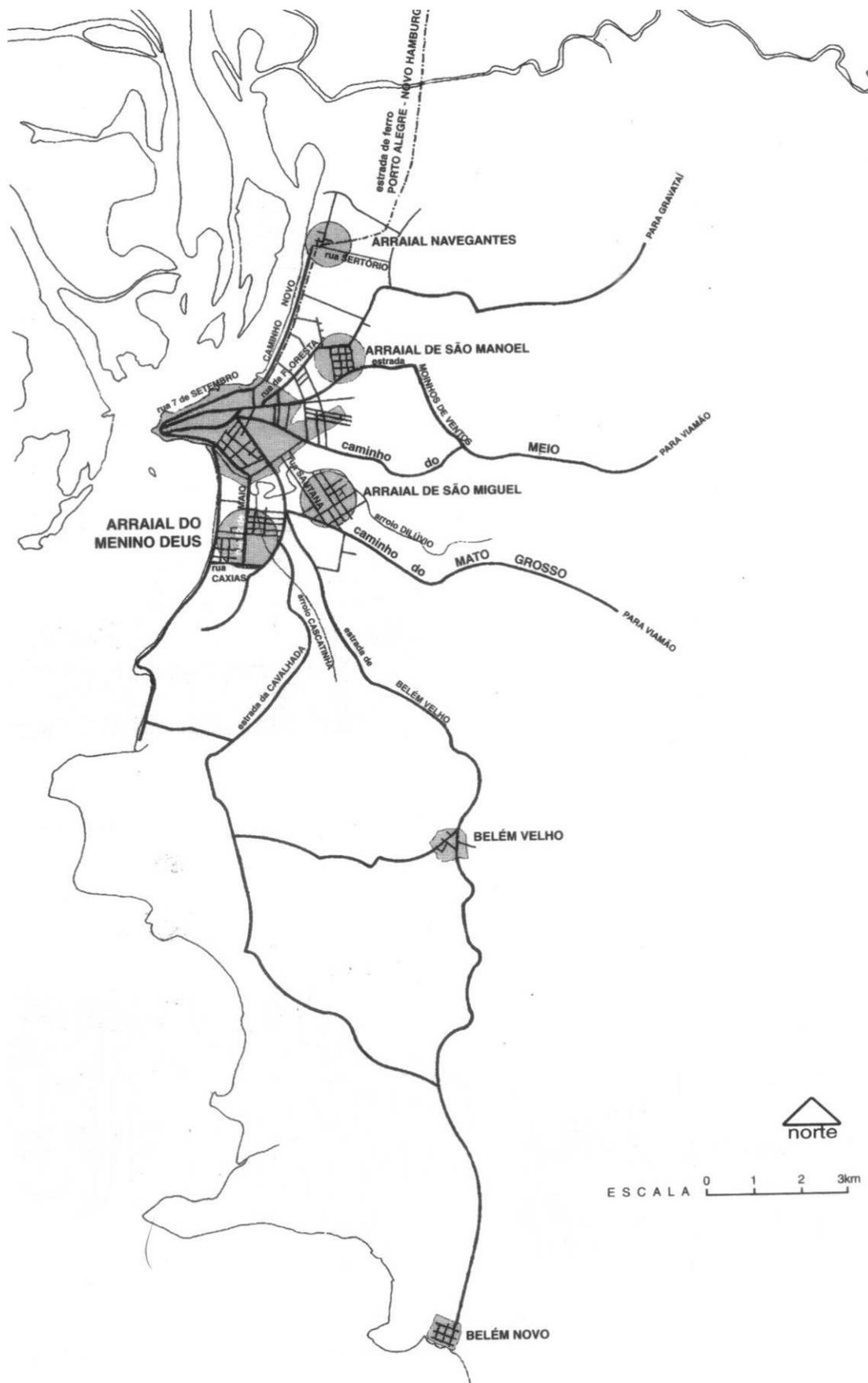
Em direção a área do Moinhos, o autor comenta que a estrada que recebe seu nome teve o alinhamento definido em 1845. Em 1847 ocorreu a abertura de uma ligação entre ela e a Várzea, a atual Av. Ramiro Barcelos, e, em 1857 seu nome foi trocado para o atual, Independência.

Ilustrando esse processo de expansão urbana será utilizado o mapa desenvolvido por Souza e Müller (2007, p.6). Ele indica o que as autoras colocam a cerca dos arraiais que vinham se esboçando:

Em meados do século 19, já se esboçavam núcleos habitacionais próximos à cidade – os arraiais – que futuramente seriam incorporados à malha urbana pela extensão desta e que hoje formam bairros de Porto Alegre. Eram eles os arraiais:

- do Menino Deus, junto à atual praça de mesmo nome;
- dos Navegantes, junto à atual igreja de N. S. dos Navegantes;
- de São Manoel, entorno da atual praça Maurício Cardoso;
- de São Miguel, no bairro Santana;

que se caracterizavam geralmente por uma capela e um agrupamento de casas. (SOUZA e MÜLLER, 2007, p.63)



Mapa 26 – Arraiais e acessos em meados do Século XIX
 Fonte: Souza e Müller (1999)

Nessa época de expansão da cidade, já se podia perceber que a área do Parque Farroupilha estava inserida na mancha correspondente à área urbanizada, e a área que se formaria o Parque Moinhos de Vento estava inserida no arraial de São Manoel. Esse último visualmente formado no ponto de maior proximidade entre a Rua da Floresta e a estrada dos Moinhos de Vento antes de um afastamento maior em direção a Gravataí e Viamão respectivamente.

O final da revolução ainda assinalou um período que tornou a cidade de Porto Alegre como o maior centro consumidor do Rio Grande do Sul. O que também confirmou essa expansão foi a ocorrência do primeiro projeto de urbanização feito em 1858 por Frederico Heydtmann, que, de acordo com Macedo (1973, p.97-98 apud SOUZA E MÜLLER 2007, p.69) já esboçava uma primeira perimetral unindo as “ruas da Figueira (Coronel Genuíno) e do Arvoredo (Fernando Machado) com a Rua Nova em lugar do Beco do Oitavo, por uma praça pequena de 200 palmos em quadro”.

Em seu livro *Gente e Espaços de Porto Alegre*, o pesquisador Sérgio da Costa Franco (2000) separa um capítulo para tratar da Porto Alegre descrita por Caldre Fião. Ele era um romancista do século XIX, que, conforme o autor, buscava a valorização de fragmentos da literatura pela pobreza das fontes escritas sobre a história da atual capital gaúcha e que, “se não nos colocam diante de um Balzac porto-alegrense, pelo menos nos oferecem a imagem de um escritor bem ambientado em sua cidade natal e sensível aos seus encantos” (FRANCO, 2000, p.134).

Nas descrições de Caldre Fião, no romance O Corsário, de 1849, um trecho foi selecionada por ser muito preciso em relação ao tema abordado nessa pesquisa, pois, de certa forma, menciona duas áreas relativas à ela:

Porto Alegre é uma povoação que hoje contém de 15 a 18 mil habitantes, adornada de poucos edifícios públicos de alguma importância, entre os quais se nota a Santa Casa de Misericórdia, ainda hoje não concluída, mas cuja planta nos promete um seguro e cômodo asilo à indigência das gerações que têm de vir [...]. A situação deste edifício tem de ser para o futuro o centro da cidade, atendendo ao progressivo aumento dela para as partes dos “Moinhos de Vento” e da “Vargem” que lhe fica inferior. (FIÃO, 1849 apud FRANCO, 2000, p.137).

Segundo Segawa (1996, p.179), as modificações decorrentes da economia nessa época também ficaram representadas nos marcos arquitetônicos significativos que a cidade ganhou: em 1858, o Teatro São Pedro, em 1864 a cadeia da Ponta das Pedras, a nova Câmara Municipal e o Hospital da Beneficência Portuguesa em 1870, e a Escola Militar, com pedra fundamental lançada em 1872 e inaugurado em 1887. Esse último na área da Várzea, em frente ao futuro Parque Farroupilha.

Na década de 1870, ainda conforme Singer (1977, apud SEGAWA 1996, p.179) Porto Alegre incrementou ainda mais sua situação economicamente estratégica, pois as regiões que ficavam fora dos cursos de rios navegáveis agora poderiam ser alcançadas por linhas férreas, ou seja, Porto Alegre agora se tornara o coração do sistema de transportes do centro e do norte da Província.

Em termos de acontecimentos nas áreas dos futuros Parques ocorreram alterações significativas. De acordo com Nascimento (1996, p.220), na área da Várzea, em 1873 começou a circular a linha de bonde puxado a burro que ia para o Menino Deus (passava pela atual rua João Pessoa). Quatro anos depois, em 1877, o matadouro que tornava a região um potreiro parou de

funcionar, é o que afirma Segawa (1986, p.181), que sugere que essa desativação do matadouro levou a área a passar por um período de abandono. O que reforçou essa percepção foi o episódio ocorrido em 1878, quando o Presidente da Província denunciou à Câmara o abuso de se lançar animais mortos no campo.

Quanto às especulações sobre o que fazer com a área do Potreiro da Várzea, Franco (1988, p.164), menciona que em 1863, um homem chamado Vicente Febres de Capdevilla propôs a criação de um passeio público e um jardim botânico na área, e também um asilo de órfãos. A câmara novamente se opôs, mas em 1872 mandou organizar um ajardinamento encomendado a Friedrich Heydtmann, autor do primeiro projeto urbanístico da cidade, com recursos certamente cedidos pelo governo da Província, porém, a solicitação de recursos para a Assembléia não foi atendida.

Outro dado importante é que, em 1867 foi construída a Igreja do Bom Fim, na borda nordeste da várzea. Esse fato levou a mudança de seu nome para Campo do Bom Fim, uma tentativa de criar atribuição religiosa ao local, mas essa relação nunca vingou. A importância da Igreja para Porto Alegre foi tanta que, como ressaltado por Macedo (1982, p.121-122) além de mudar o nome da várzea, também batizou um dos mais populosos e movimentados bairros da cidade.

Sobre a área do Bairro Moinhos de Vento, Bissón (2008, p.78), comenta que em 1878 o local que pode ser considerado o “marco zero” do futuro bairro, hoje ocupado pelo nº115 da Praça Maurício Cardoso, teve sua pedra fundamental lançada. Assim como na maioria dos arraiais o local era caracterizado por uma capela e um agrupamento de casas.

O nome São Manoel, como coloca Franco (2000, p.58-59) “perdeu seu nome na voragem do tempo”, surgiu como um loteamento da família Freitas: “unindo a Floresta com a Estrada dos Moinhos de Vento, pela malha das Ruas Félix da Cunha, Dr. Timóteo, Quintino Bocaiúva, Marques do Pombal, Marquês do Herval e Praça Maurício Cardoso, que, em princípio, se chamou São Manoel.”

Ao falar de suas origens, o jornalista Carlos Augusto Bissón (2008), relata que antes de se tornar o arraial São Manoel, a região era ocupada por chácaras constituindo uma imensa área verde, das quais a mais conhecida era pertencente a Antônio José Gonçalves Mostardeiro (1831-1893). Uma pessoa que acumulou riqueza adquirindo propriedades rurais a preços irrisórios. Mostardeiro ocupou posições influentes na sociedade portoalegrense, foi presidente da associação comercial de Porto Alegre e do Banco da Província, além de ter fundado várias empresas.

A atual Rua Mostardeiro, continuação da Avenida Independência, era via de acesso à Chácara de 64 hectares do comerciante. “A propriedade abrangia terrenos hoje pertencentes aos bairros Moinhos de Vento e Rio Branco, seus domínios iam da Avenida 24 de Outubro (esquina com a Ramiro Barcelos), até a Castro Alves e estendia-se - englobando as vias conhecidas hoje como Miguel Tostes, Mariante e Florêncio Ygartua – até a Quintino Bocaiúva”⁴¹ (mapa 27).

⁴¹ BISSÓN, Carlos Augusto. **Moinhos de Vento**: histórias de um bairro de Porto Alegre. Porto Alegre: Ed. Da cidade, 2008, p. 19.

porém é o primeiro relato que reforça o crescimento efetivo da cidade naquela direção. São os serviços urbanos que começam a chegar.

Em termos gerais, a partir da década de 1850 até 1890, “a cidade apresentava equipamentos de relativa complexidade” (SOUZA e MÜLLER, 2007, p.67), dos quais podemos identificar voltados para cultura e lazer e nas áreas de estudo, o Prado Independência, no arraial São Manoel, e na Redenção a Praça de touros, de 1880. Como equipamento religioso é identificado a Capela de São Manoel, de 1878. Na área do Parque Farroupilha o mapa de 1881 mostra que, além de seus limites definidos pelos eixos de crescimento já estruturados (demarcados), a construção do Colégio Militar “fecha” o terreno triangular da Várzea de forma definitiva, delimitando a sua fronteira leste.

Em um desses eixos de crescimento, o Caminho do Meio, a ocupação é definida pelas autoras Souza e Müller (2007), como pouco densa por causa das condições do terreno, que atravessava uma área de banhado e subia uma lombada muito forte. Mas sobre a área do futuro Parque Farroupilha é importante notar que:

[...] Somente ao longo do Campo da Redenção (atual avenida Osvaldo Aranha) se verificava a ocupação em direção a Avenida Independência. O campo da Redenção era área de grande destaque no conjunto da cidade por seu tamanho. Na rua que o limita, a rua Imperatriz (atual avenida Venâncio Aires), encontrava-se apenas uma área destinada a Escola de Cadetes (atualmente o Colégio Militar) no meio de grandes vazios. (SOUZA e MÜLLER, 2007, p.64)

As autoras ainda comentam que em termos de habitação a distribuição existente deixava grandes vazios e, conforme dados disponibilizados, a ocupação ao longo do eixo Independência até a Ramiro Barcelos era intensa,

mas com alguma descontinuidade. E no eixo Osvaldo Aranha até a rua Tomaz Flores, a ocupação foi classificada como bastante intensa.

Sobre o Colégio Militar, ao escrever sobre sua história, Coruja (1962 apud MEDEIROS, 1992, p.74) conta que a Escola Militar de Porto Alegre, que fechara em 1866, restabeleceu suas atividades no dia 24/5/1874 no edifício que funcionava na chácara do Dr. Moraes, major do exército reformado, na Várzea. O mesmo autor ainda traz uma descrição da área ao redor do Campo do Bom Fim feita por Catão Vicente Coelho, que descreve os prédios a partir da Praça do Portão (Atual Praça Conde de Porto Alegre), e finaliza a área que corresponde hoje em dia a Av. Osvaldo Aranha, local da Chácara do Dr. Moraes, situada aproximadamente em frente ao atual auditório Araújo Viana, no outro lado da rua:

Na esquina (encontro da Rua Ramiro Barcelos com o fim da Osvaldo Aranha) ainda não existia nenhuma moradia, e daí para o lado da cidade, os terrenos, salvo algum casebre, estavam vagos, até topar-se com uma chácara com pequena casinha, habitada. Seguiu-se depois um grande espaço sem casas, até uma grande, com muitas janelas, tendo na frente, longe da moradia, uma linha de coqueiros altos, estando a casa bastante afastada da entrada. Essa casa era a residência de um oficial reformado, já idoso, major Moraes, casado, com filhos. Era avô do atual coronel de cavalaria Luiz Carlos Moraes. Essa chácara tinha plantações e frutas. Daí em diante não existiam mais moradias de valor, até chegar à esquina da rua da Conceição, onde se encontrava uma venda. Na outra esquina da mesma rua, era a moradia da família Vasques. (COELHO, 1935, p.30 apud MEDEIROS, 1992, p.74)

Ainda conforme Medeiros (1992) a pedra fundamental do atual prédio da Escola Militar de Porto Alegre foi colocada em 27 de abril de 1872, porém, sua ocupação, apesar da construção ainda inacabada, ocorre apenas no início de 1883.

Na mesma data de Inauguração da Escola o abandono da área pode ser caracterizado pela própria autorização de seu uso para depósito de lixo em valas feitas pela Câmara de Vereadores, apesar do protesto da Junta de

Higiene da Província (FRANCO, 1988, p.164-5). Ainda segundo o mesmo autor, a extensão do Campo acabava diminuindo o impacto de tais decisões, e permitindo o uso temporário de parte dela para diversas funções recorrentes, como cavalhadas e corridas de cavalo.

Em 1884, um ano depois das atividades da escola começarem, a área do Parque ficou conhecida como Campo da Redenção, devido a proposta da Câmara realizada por causa da libertação de escravos em parte da cidade (SEGAWA, 1996. p.176).

5.3 A expansão da cidade e seus arraiais (1888 a 1929)

A partir da cartografia de 1888 se percebe que a cidade já extrapola seu limite inicial delimitado pelas muralhas. Elas são o primeiro balizador escolhido para esse subitem que se desenvolve com a expansão territorial urbana, passa pela estruturação dos primeiros arraiais, e se limita na época em que a cidade já busca sua reestruturação.

Em termos econômicos o Rio Grande do Sul, na segunda metade do século XIX, já era o segundo pólo industrial do Brasil em quantidade de empresas, e o terceiro nos itens de números de operários e valor de produção. Como explica Bissón (2008, p.24), além das fábricas, Porto Alegre centralizava toda a distribuição do Estado dos itens manufaturados vindos do exterior e dos gêneros alimentícios produzidos nas colônias alemãs e italianas. O escoamento dessa produção era feito por grandes atacados localizados na Av. Voluntários da Pátria, centro da cidade. Um desenvolvimento que teve suporte com a construção do cais do porto e a Avenida Mauá, e a modernização das instalações portuárias.

Relativo às construções, conforme Franco (2000, p.64), as casas térreas, com porão alto, chamadas de assobradadas, eram consideradas as moradias mais nobres. Dentre as ruas que tinham dessas casas a Independência apresentava a maior concentração no ano de 1892, com 47 unidades, e em número mais reduzido aparecem as ruas Azenha e Campo da Redenção (dois segmentos da atual Av. João Pessoa).

Na Estatística Predial de 1892, citada por Franco (2000, p.61-62), o autor consegue fazer uma avaliação comparativa entre os bairros da cidade na época. Dentre elas é demonstrada a concentração de construções na área central, península, com 51,3% do total das construções da cidade, o bairro Independência, citado aqui por ser o eixo de expansão para a área do futuro Parque Moinhos de Vento, contribuía com 6% do total das construções, e a própria Estrada dos Moinhos de Vento, futura Rua 24 de Outubro (uma das faces do Parque Moinhos de Vento), era parte dos 2,5% das construções registradas que se distribuíam em uma “extensa e rala periferia”. Ela possuía 11 construções, a Rua Mariante, incluída nessa amostragem, contribuía com 23 construções, e a Rua Mostardeiro, com 24, ruas essas que, juntamente com a Rua Gravataí (Rua Augusto Severo), indicava os limites da ocupação urbana.

Porto Alegre, conforme as autoras acima citadas comentam, passou por um período de importantes sucessões administrativas, cada qual por um motivo diferente: José Montauray (1897 – 1924) por sua longa duração, e Alberto Bins e Loureiro da Silva, por suas realizações, principalmente Loureiro, que, “graças às possibilidades do Estado Novo e as disponibilidades de significativos recursos através de empréstimos externos, conseguiu por mãos a numerosas

obras para a remodelação da cidade” (MACEDO, 1973, p.112, apud SOUZA e MÜLLER, 2007, p.76)

No início do século XX, conforme balanço dos prédios existentes em Porto Alegre, Franco (2000, p.71) faz uma análise urbana através de dados sobre a quantidade de construções licenciadas em um período de 33 anos seguidos, 1899 a 1932. O autor observa que: de 1809 a 1902 as construções se mantiveram em um índice baixo, entre 1903 e 1912 o ritmo de construções se manteve em ascensão devido ao crescimento econômico, aumentando a área licenciada de 16.624m² para 104.492m² anuais; e ainda, de 1903 a 1912 licencia-se 6.060 prédios, “o que equivale a uma cidade nova”; entre 1914 e 1920 o ritmo diminui sensivelmente, mas é recuperado após 1922. Desta data até o final da década de 1930 “houve uma verdadeira febre de edificações”.

Esse processo de crescimento também é ressaltado por Segawa (1996, p.182) ao identificar que no final do século XIX e início do século XX, além do desenvolvimento do comércio, Porto Alegre se tornava um centro universitário.

Sobre os equipamentos de lazer, principalmente os prados, a planta de 1896, conforme afirmado por Macedo (1968 apud MACEDO 1982, p.59), indica, além dos Prados, Riograndense, e Boa Vista, o Prado Navegantes e o Independência, mais tarde Hipódromo Moinhos de Vento, que logo se tornou único. O que leva a uma duplicação do número de hipódromos em apenas nove anos:

A igual distância do centro urbano e à margem de importantes radiais estavam como a representar importantes núcleos em formação, arraiais, arrabaldes ou bairros que, primitivamente, é certo, teriam possuído as suas canchas retas. (MACEDO, 1982, p.59)

O Prado Independência também é mencionado por Souza e Müller (2007) quando fala sobre o eixo de desenvolvimento configurado pela Avenida Independência:

O terceiro eixo é a Avenida Independência, um divisor de águas, cuja ocupação ao longo ia até o Prado Independência. Quarteirões de tamanhos irregulares e com grandes áreas, que futuramente dariam lugar à abertura de novas ruas. Esse bairro, em torno do Prado, era o arraial de São Manoel, que se estendia na direção da Avenida Cristóvão Colombo. (SOUZA e MÜLLER, 2007, p.64)

Sobre a cidade na década de 1890 Monteiro (1995) explica que nesse momento o núcleo, que fora restrito às fortificações, já estava totalmente urbanizado e:

A expansão do perímetro urbano seguia os antigos caminhos do povoamento, abrangendo: os Campos da Redenção (atual bairro Bom Fim), o Areal da Baronesa (atual bairro Cidade Baixa), a Floresta e os Navegantes. Esses espaços são absorvidos na malha urbana sofrendo um processo de revalorização com a expansão incipiente dos serviços urbanos (água, limpeza urbana, recolhimento de lixo, calçamento e iluminação); as camadas médias e estabelecimentos comerciais começam a se estabelecer também aí. (MONTEIRO, 1995, p.34)

Em um olhar mais atento sobre a área da Várzea se percebe em todo o perímetro que ocorreu um adensamento maior desde 1888, inclusive com o surgimento de novas ruas. Destacam-se duas novas ligações com a Avenida Independência: a Rua Thomaz Flores e a Fernandes Vieira. Dentro da área da Redenção se destaca uma ligação, ou rua, passando por dentro do “Parque” e ligando a Avenida João Pessoa com a frente do Colégio Militar.

A prosperidade econômica que Porto Alegre passou no final do século XIX e início do XX acabou surtindo efeito sob a administração do Intendente José Montauri (1858-1939) diretamente no Campo da Redenção. De acordo com Segawa (1996, p.182) ele propôs a sua divisão com várias ruas formando praças e o loteamento de uma parte para custear as despesas, porém,

somente após mais de uma década a Intendência conseguiu alienar terrenos junto à Escola Militar, mas sem ter feito o ajardinamento da área.

Sobre a área dos Moinhos de Vento uma série de alterações é observada. Começando pela área do futuro Parque a alteração mais significativa é a presença do Prado Independência, e com ele várias modificações nas vias do seu entorno. Dentro da área delimitada pelas atuais 24 de Outubro e Mostardeiro, o arraial projetado é substituído pela pista do Prado, em um traçado que acaba se adaptando às vias.

Uma das vias projetadas e que atravessariam a área do “Parque”, a Rua Dr. Timóteo teve seu desenvolvimento interrompido pela pista, e o “braço” da Félix da Cunha também sofreu a mesma interrupção, porém, com um pequeno deslocamento no trecho que liga à Rua Mostardeiro. Esse trecho posteriormente receberia o nome de Comendador Caminha, com o traçado adaptado pela existência da pista. A Rua 24 de Outubro (Estrada dos Moinhos), por sua vez, já apareceu regularizada em 1896 e a via em diagonal próximo a confluência desta com a Mostardeiro, a Rua Dr. Valle, que em 1888 projetava-se conectando com a Mariante não se concretizou, ela acaba sendo conectada com a Rua Esperança (atual Rua Miguel Tostes).

Ainda sobre o sistema viário se percebe que paralelo a Rua Mostardeiro foi aberta a Rua Dona Laura. Assim como a anterior, esta não conseguiu se prolongar além da pista do Prado, possivelmente por causa da topografia acentuada do local. Os prédios do entorno pela primeira vez foram identificados. Junto ao Prado aparece a “Estação de Bonds Carris Urbanos”, o que comprova a existência de transportes públicos conduzindo até a área.

Em termos de diversão as regiões dos futuros Parques tinham seus próprios atrativos, como já mencionado o Hipódromo na área do Moinhos e, na área do Parque Farroupilha uma arena de touros e um velódromo. Sobre as touradas, conforme relata Macedo (1982, p.60-61), elas ocorriam quase em frente a Rua da República, no grande Circo de Touros. O autor indica que existem registros comprovando a existência de touradas desde 1875, mas eles são escassos, o que modifica no final do século, mais precisamente no primeiro semestre de 1898, com informações mais precisas retiradas de jornais da época. Eles relatavam as touradas no Circo do Parque da Redenção e descreviam a arena, principalmente ao se referir ao dia 7 de fevereiro de 1898:

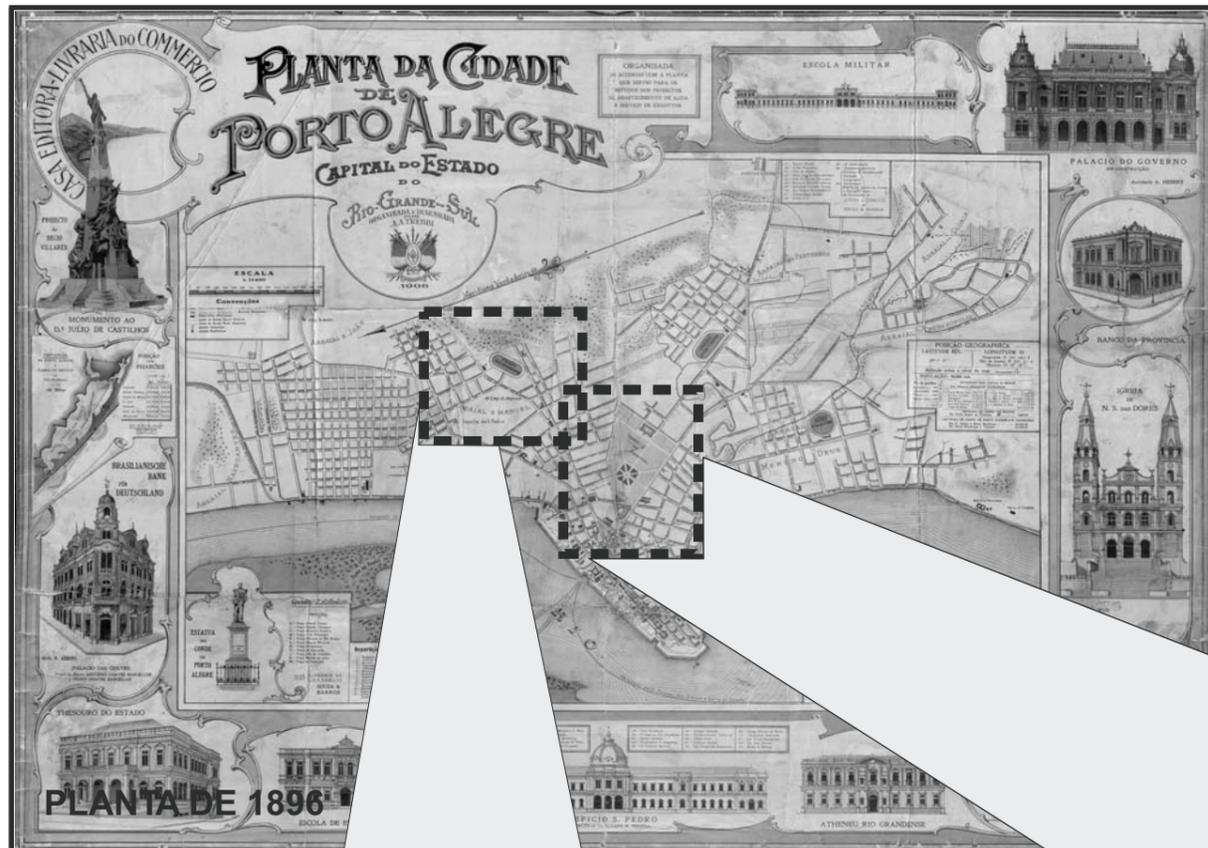
Às três e meia da tarde abriram-se as portas do Circo de Touros e o espetáculo era marcado para as quatro e meia, o que raramente acontecia. Embora não se tenha fotos interiores sabe-se pelas notícias da época, que o Circo era de madeira, não tinha cobertura e os camarotes, ao contrário dos circos de lona, situavam-se na periferia, em plano superior ao das arquibancadas, com lugar para cinco pessoas. [...] Os bilhetes poderiam ser adquiridos com antecedência na Rua do Comércio (atual Rua Uruguai), número 41. (MACEDO, 1982, p.61)

Sobre o Velódromo do Campo da Redenção o mesmo autor indica que teria sido inaugurado na noite de 19 de Novembro de 1899, cerca de três anos depois da fundação da União Velocipédica, um grupo de amigos que inicialmente “não competiam e nem pretendiam se tornar uma grande sociedade...” Porém, no ano que foi inaugurado o velódromo já contava com 1100 sócios. O autor comenta que a sua localização era onde hoje está construída a faculdade de arquitetura da UFRGS, na Rua Oswaldo Aranha esquina Sarmiento Leite, e era caracterizado por: “[...] um chalé de um lado e duas arquibancadas uma de cada lado da raia (333 metros), todos alegremente decorados por bandeiras de vários lugares e flâmulas de todas as cores.” (MACEDO, 1982, p.64).

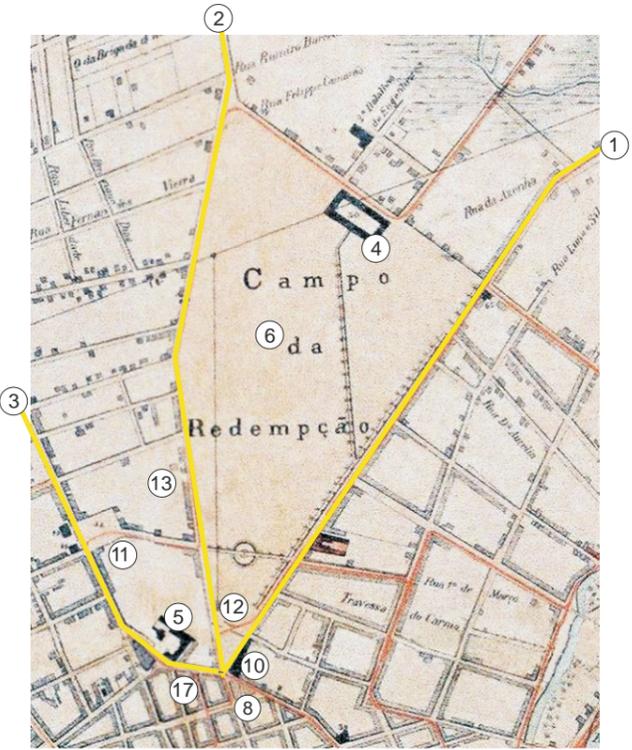
Retomando a área do Moinhos antes da ocorrência do Hipódromo, Franco (2000, p.55) indica que o local na virada do século XIX para o século XX era considerado campestre, um refúgio da agitada cidade. Sua ocupação ocorreu de forma muito lenta, assim como todo o resto, o que só mudaria com um ciclo de crescimento industrial iniciado nos anos 1890. Nessa época, por ser parte da via de ligação com o centro, a Rua Mostardeiro era a mais habitada, mas apenas outras duas registravam ocorrência de habitações, a Avenida 24 de Outubro e Rua Marquês do Herval.

A área era tão inóspita que quando uma empresa particular, a Hidráulica Guahybense, instalou seus reservatórios de água no Moinhos de Vento, uma caricatura do final do séc. XIX mostrava patos, cobras, sapos e jacarés imersos no tanque. (BISSÓN, 2008, p.20)

Em termos de cartografia, entre o período de 1900 a 1906 foram listadas cinco plantas. A intitulada Planta do 1º Distrito, com uma clara característica militar; uma cópia da planta de Trebbi de 1906, disponível na Biblioteca Nacional de Portugal (também em formato digital); uma planta comercial de 1900, com uso de um efeito tipo lente que deixa a planta esférica; outra de 1906 com curvas de nível e sem o cais do porto projetado, e a própria planta de Trebbi, que será mais atentamente trabalhada por causa da consistência das informações nela contidas.

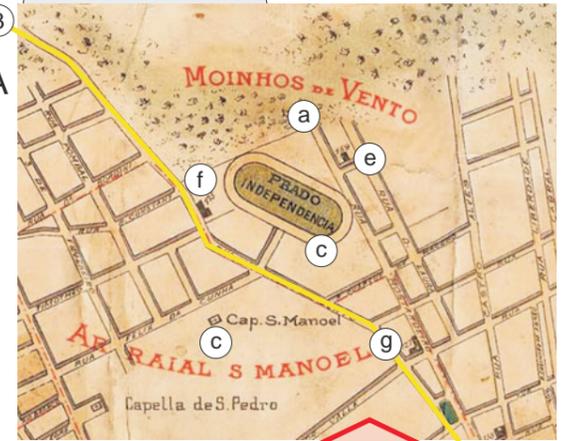


- LEGENDA - Farroupilha**
1. Rua da Azenha e Estrada da Cascata (1896) (Av. João Pessoa)
 2. Estrada do Capitão Montanha (1896) (Av. Osvaldo Aranha)
 3. Rua Independência
 4. Escola Militar
 5. Santa Casa de Misericórdia
 6. Campo da Redempção
 7. Praça Dom Feliciano
 8. Praça do Marquês
 9. Chafarizes da Cia. Hydraulica
 10. Quartel da praça da Independência
 11. Praça da Conceição
 12. Praça da Independência
 13. Igreja N.S. do Bom Fim
 - a. Rua Mostardeiro
 - b. Capela São Manoel
 - c. Prado Independência (1896) (área do Parque Moinhos de Vento)
 - d. Praça São Manoel
 - e. "Club Atiradores"
 - f. Estação de Carris Urbanos
 - g. Fábrica de Cerveja "Ritter e Filhos"

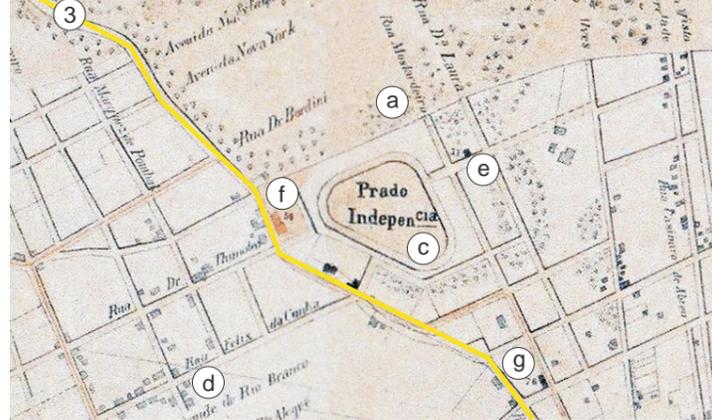


CAMPO DA REDEMPÇÃO - 1896
(FUTURO PARQUE FARROUPILHA)

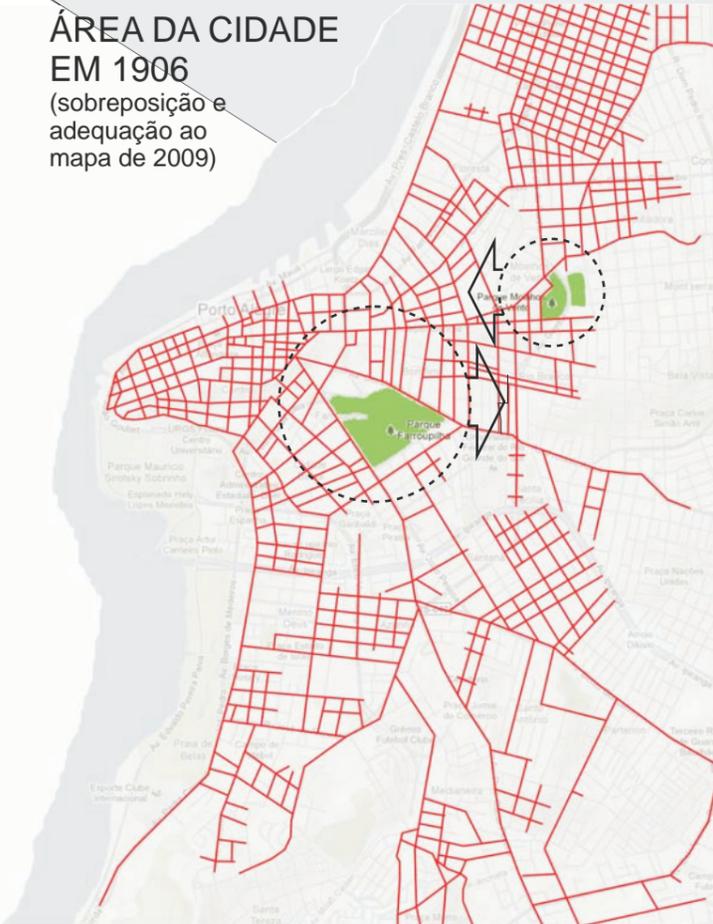
PRADO INDEPENDÊNCIA 1906
(FUTURO PARQUE MOINHOS DE VENTO)



PRADO INDEPENDÊNCIA - 1896
(FUTURO PARQUE MOINHOS DE VENTO)



ÁREA DA CIDADE EM 1906
(sobreposição e adequação ao mapa de 2009)



CAMPO DA REDEMPÇÃO - 1906
(FUTURO PARQUE FARROUPILHA)

PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE, CAPITAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, -Autor: A. A. Trebbi - Original impresso, colorido, tinta s/papel, com orientação norte-sul, escala 1:13.400, com legendas e desenhos de monumentos arquitetônicos. Impressão: Casa Editora Livraria do Commercio, Porto Alegre. 63,3 x 44cm.

1906

A comparação entre as plantas de 1896 e 1906 (mapa 28) indica modificações mais significativas nas áreas de estudo. Na Redenção se percebe a projeção de diversas vias do entorno que convergem para seu centro, criando um canteiro quadrado, e com as áreas verdes. A conexão que existia com o Colégio Militar ligando-o a Av. João Pessoa desaparece, porém, já se percebe a projeção da rua que será futuramente a Av. José Bonifácio.

A conexão entre a Rua da Conceição e 1º de março se consolidou, servindo de acesso ao Velódromo (local aproximado ao que seria o prédio da faculdade de arquitetura da UFRGS), e posicionado em frente à faculdade de Engenharia, uma consolidação da futura Rua Sarmento Leite. Atrás dela apareceu um local ajardinado e identificado no mapa de 1900 como Praça da Independência. Em termos territoriais, a área sofreu mais uma diminuição, perdeu o já mencionado terreno na face do Colégio Militar e a área da Praça Independência próxima ao centro.

Seguindo a narrativa dos acontecimentos, conforme Segawa (1996, p.182), em 1901 ocorreu efetivamente o ajardinamento do Campo da Redenção em ocasião da realização da Primeira Exposição Estadual de Produtos Naturais e Industriais, um reflexo da época de prosperidade (no local da chamada Praça Independência). O tratamento paisagístico ocupou o vértice Norte do Campo que apresentava uma área com canteiros, passeios e vários pavilhões, o que lhe atribuiu uma característica de Parque. Esse pequeno trecho urbanizado foi significativo para a escala urbana que Porto Alegre tinha, pois não era muito servida de espaços generosos.

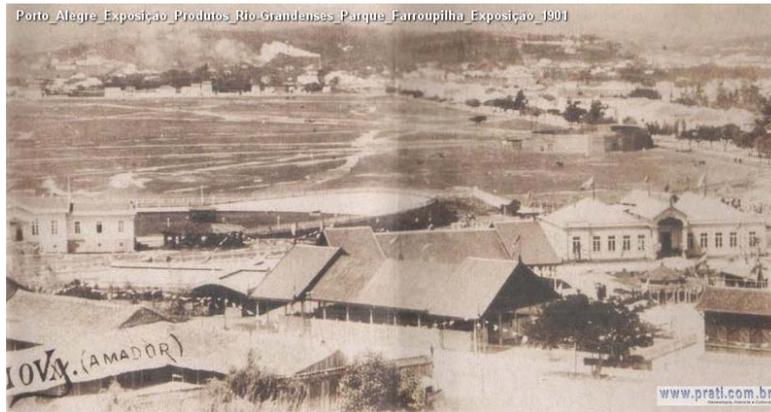


Figura 75 – Primeira Exposição Estadual de Produtos Naturais e Industriais, 1901
Fonte: autor sobre outras fontes (citadas em seus originais no corpo do trabalho)

Em 1904 a Intendência Municipal, em publicação sua, descreveu o item “Praças, Jardins e Parques”, trazendo um retrato da época:

Possui esta capital várias praças para recreio da população, quase todas arborizadas e ajardinadas, dentre elas mencionaremos:

Campo da Redenção [...]. É esta praça mais importante, tanto pela situação central como pela considerável extensão de sua área, 697.735,00 m²; possui uma grande alameda que prolonga-se por toda a face de SE; ao Norte acha-se o elegante Velódromo pertencente à União Velocipédica, ocupa uma grande área toda cercada por gradis de ferro sobrepostos, possui um magnífico jardim que dá entrada para o pavilhão, coretos para música e caramanchão para recreio; o magnífico Parque, construído para o certame de 1901 – encantadores jardins povoados das mais raras e custosas flores, entrecortados por extensos e largos passeios, vários pavilhões, coretos para música, restaurantes, teatros, cascatas, estufas, etc., constituem um conjunto admirável e aprazível de distrações para a população; o grande edifício e pavilhões anexos destinados ao Liceu de Artes e Ofícios – Escola de Engenharia e Museu do Estado, todos circundados por encantadores jardins.

Ao sul levanta-se o grandioso edifício da Escola Militar, cujas obras começaram em 1862 (sic) e terminaram em 1887 despendendo-se cerca de 600 contos, tem 160 metros de frente e 93 de lado, no interior existe um pátio de 8.580 metros quadrados.

A atual administração do município iniciou recentemente a construção de novas avenidas que deverão ligar as faces do Campo a um grande Parque central. Praça XV de Novembro. – Fronteira ao Mercado Público, bem encantadeira e arborizada, possui uma gruta, regatos, pontes e chafariz, tornando-se um dos recreios mais concorridos da capital [...]. (Cidade e Município de Porto Alegre, 1904, p.33, apud SEGAWA, 1996, p.182)

O autor ainda comenta que, apesar da descrição ser um tanto entusiasmada, dos quase 700 mil metros quadrados do Campo, apenas uma pequena parte estava urbanizada e ajardinada naquele momento. Porém, pela

extensão da malha urbana, a Redenção se tornava potencialmente como um grande Parque central, articulado com os bairros que se consolidavam afastados no núcleo tradicional da cidade. As demais áreas descritas no final do texto não totalizavam nem 10% da superfície total do Campo. Os prometidos Parque central e avenidas acabaram não saindo do papel.

Na área do Moinhos, o traçado da pista se modificou e as vias que se prolongavam no interior da área, entorno da pista de 1896, também desaparecem. O traçado viário pouco se alterou em suas imediações, mas já foi possível identificar e confirmar quais são as edificações do entorno que já existiam em 1896: o nº175 indica a “Estação de Carris Urbanos”, no nº159 fica o “Club Atiradores”, e no nº127, na esquina da Rua Mostardeiro e Dr. Valle fica a fábrica de cerveja “Ritter e Filhos”.

Sobre a vida cultural do portoalegrense, e que acaba se refletindo diretamente no bairro Moinhos de Vento, como ressalta Luccas (2004), devido à fronteira com o Uruguai. Chegava-se a encomendar produtos diretamente de Montevideu, uma prática e um contato que repercutiu na cultura do Estado do Rio Grande do Sul, principalmente nas áreas de fronteira. “A posição geográfica intermediária aos eixos Buenos Aires - Montevideu e Rio de Janeiro - São Paulo, propiciava dividendos à vida cultural da cidade.”⁴² Esse cenário cultural, juntamente com um período de “euforia econômica” gerou uma elite que era composta,

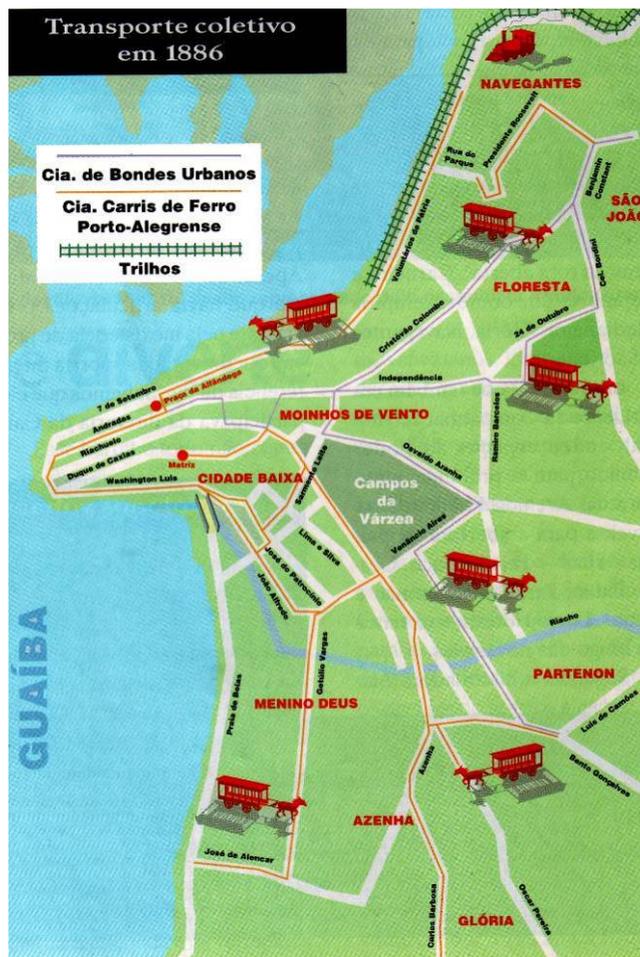
[...] além dos grandes criadores de gado e plantadores, de grandes industriais, construtores, banqueiros, agentes de seguros, proprietários de imóveis e, sobretudo, pelos grandes comerciantes importadores e exportadores de gêneros de toda a espécie – tecidos, artigos decorativos de luxo, máquinas, ferragens, etc.(BISSÓN, 2008, p.24)

⁴² LUCCAS, Luis Henrique Haas. **Arquitetura Moderna Brasileira em Porto Alegre**: sob o mito do gênio artístico nacional. 2004. Tese (doutorado). PROPAR/UFRGS, Porto Alegre, p.28.

Essa elite é a que acabou construindo os seus palacetes ecléticos em todo o eixo da Avenida Independência e, posteriormente, nas imediações do bairro Moinhos de Vento, cujo desenvolvimento está diretamente a ela ligado. Ou seja, todas as benfeitorias realizadas nessa avenida, de uma forma ou de outra, por causa do seu crescimento, acabavam sendo realizadas no bairro.

De acordo com Bissón (2008), no início do século XX, quatro fatores acabariam por impulsionar o crescimento do bairro Moinhos de Vento e sua ocupação por famílias ricas e tradicionais de Porto Alegre. O primeiro deles foi a implantação da linha de Bondes na Avenida Independência⁴³ (1893), o que ocorria nos demais eixos de desenvolvimento desde 1873, data da primeira linha que se estendia até o Menino Deus (mapa 29). O segundo fator foi a inauguração do Prado Independência em 1894, exatamente dez meses depois da linha de bondes ser implantada, na então Rua Moinhos de Vento.

⁴³ Conforme Nascimento (1996, p.247), a linha da independência foi a primeira implantada pela empresa Carris Urbanos, a terceira empresa a atuar no serviço de bondes à tração animal.



Mapa 29 – Transporte coletivo em 1886
 Fonte: História Ilustrada de Porto Alegre (1997)

O próximo fator, de certa forma decisivo, foi a construção da Hidráulica (1928), pois “sua bem equipada estação de tratamento de água deu um toque de “modernidade” à área”⁴⁴. E, o quarto e culminante ponto, legitimando a sofisticação da região, foi o início da construção de palacetes na Av. Independência por prósperos comerciantes e industriais (entre 1900 e 1920) que, lentamente iriam ocupando a região do Moinhos.

No local já existia a demanda para uma linha de bondes, mas, cabe ressaltar que a Independência já possuía água encanada, esgoto, linhas elétricas e telefônicas. Os bondes serviram também para ratificar o

⁴⁴ O abastecimento de água potável na cidade era um grande problema, pois sua qualidade era muito ruim, o que fazia que as pessoas recorrem às vertentes naturais existentes em vários pontos da cidade. (História Ilust. de P.Alegre 1997, p.137)

prolongamento desse eixo de crescimento, pois a linha passava pela Rua Mostardeiro e tinha a estação final localizada no início da atual Avenida Olavo Barreto Viana (trecho da Av. Goethe, esquina com a 24 de Outubro), ponto que hoje é central, mas que na época era esparsamente habitado.

Sobre o Prado Independência, como explica História Ilustrada de Porto Alegre (1997, p.103), “era o melhor de todos: elegante, espaçoso, com uma pista de mil metros.” Quando fala da história do Moinhos de Vento, Bissón (2008, p.21), comenta que ele fora instalado nas terras de Hemetério Mostardeiro, um dos filhos do casal Mostardeiro, e um entusiasta do esporte, cujo local acabou sendo adquirido posteriormente pela Associação Protetora do Turfe, administradora do hipódromo.

Este novo hipódromo, que se acha colocado em ótimo lugar junto à Estação da Companhia de Carris Urbanos, dará hoje as suas corridas de estréia. O seu pavilhão, com espaçosas arquibancadas, pode dar acomodações para milhares de pessoas. Daí, bem como de qualquer lugar dentro do recinto do Prado, se pode apreciar perfeitamente as corridas. A cancha, construída sobre um belo chapadão e tendo de circunferência 1010 metros, prestar-se-á ao fim que é destinado, mesmo depois de fortes chuvas, porque houve o cuidado da construção de largos escoadouros para as águas. (JORNAL DO COMÉRCIO de 25/03/1894 apud ROZANO e FONSECA, 2005)

A influência do prado na região ainda pode ser vista pelo nome da rua que atualmente contorna o Parque, entre a av. 24 de Outubro e a rua Mostardeiro, a rua Comendador Caminha. Como explica Bissón (2008, p.22), nome do Coronel Pedro Antônio Caminha que assumiu a presidência da Associação Protetora do Turfe, conseguiu livrar o hipódromo de uma fase de dificuldades financeiras e adquiriu a área para a Associação, além de criar o ainda famoso Grande Prêmio Bento Gonçalves.

Em 1914 a intenção de programar as intervenções urbanísticas na cidade se materializou pelo Plano idealizado pelo arquiteto-engenheiro João Moreira Maciel:

Em seu plano, foram feitas sugestões para uma cidade possível, algumas das quais foram prontamente adotadas, outras vêm sendo, desde então, incorporadas no dia a dia da cidade e outras ainda foram simplesmente esquecidas. Neste plano, Maciel deu a idéia da abertura da Borges de Medeiros, previu a Av. Farrapos (aberta em 1940), fez estudos para um tratamento da área do Parque da Redenção (que começou a ser tratado paisagisticamente com a exposição de 1935, e que só foi concluído por volta de 1940). (SOUZA E MÜLLER 2007, p.79-80)

Tratando diretamente da proposta do Plano para o Parque da Redenção, estava mencionado que a área era de importância para a cidade, porém não prioritária:

Procuramos no atual projeto estabelecer apenas o estritamente indispensável para modificar o atual Campo da Redenção, tornando-o um passeio aprazível no centro da cidade, sem cogitar de grandes obras de arte que iriam onerar o orçamento, dificultando assim qualquer empreendimento nesse sentido.

Há espaço suficiente para mais tarde ser embelezado com obras de arte, fontes, grutas, grupos de estátuas, etc., o que não projetamos, pois o presente estado apenas cogita do estabelecimento de um grande Parque, com grandes canteiros de relva, pequenos bosques e alamedas, alguns lagos artificiais, dois restaurantes, um coreto para música, estufas com viveiro do Parque que o circunda, a casa de habitação para o jardineiro, além de alguns caramanchões e pavilhões com aparelhos sanitários para o público.

Nada mais simples e no entanto isso já importa em grandes sacrifícios, atendendo a que as despesas feitas com o Parque não são remunerativas.

O atual projeto do Parque da Várzea deve ser considerado como um anteprojeto, sobre o qual deverá ser calcado o futuro e definitivo com suas obras de arte. [...]. Justificar a formação do Parque da Redenção será inútil, dada a necessidade de todos conhecida. (Relatório, 1914, p.7-8, apud SEGAWA, 1996, p.186)

Conforme Segawa (1996), na época do Plano o Parque já possuía seus limites mais nítidos, pois a Sudeste se impunha o edifício da Escola Militar, a nordeste a Igreja do Bom Fim, e ao norte a área urbanizada para a Exposição de 1901. Nesta região o Prédio do Instituto de Engenharia, concluído no

mesmo ano da Exposição era o marco mais significativo, contrastando com a sede da União Velocipédica, um velódromo bastante popular na virada do século. Segawa (1987, apud SEGAWA, 1996, p.186) segue relatando que nos anos seguintes foi se constituindo o que vem a ser o atual Campus Centro da Universidade Federal do Rio Grande do Sul culminando com a Faculdade de Medicina e iniciando com a construção do Ginásio do Rio Grande do Sul, depois Instituto Júlio de Castilhos, o Instituto Técnico-Profissional, o Instituto Astronômico e Meteorológico, e o Instituto Eletrotécnico. Por fim, as propostas de Maciel para a Redenção não foram implementadas, se limitaram a apenas à arborização de algumas áreas.

Ratificando o que afirma Segawa, a proposta de Maciel, como relata Souza (2004, p.238-239) não teve seu paisagismo executado, mas “a diretriz do plano de ali se construir um Parque foi mantida. Inclusive com o acatamento de algumas sugestões em relação aos equipamentos e funções dele.”.

Seguindo os acontecimentos históricos, no ano de 1924, Segundo Segawa (1996, p.187), ocorreu, inserido nas idéias modernizadoras de Otávio Rocha, o ajardinamento de parte do Campo da Redenção, conhecido como Jardim Paulo Gama. Posteriormente, e prosseguindo as diretrizes de Otávio Rocha, Alberto Bins encomendou para a área da Redenção um projeto para o ajardinamento. A proposta entregue no final dos anos 1920 e cuja implantação ocorreu parcialmente, foi solicitada para Alfred Agache (1875-1959), um urbanista francês que estava elaborando o plano urbanístico para o Distrito Federal, no Rio de Janeiro.

Confirmando as afirmações acima segue a declaração de 1927 proferida pelo Intendente Otávio Rocha em defesa do tratamento paisagístico da área:

E o Campo da Redenção? Faria mal em ter empregado ali até agora 500 contos de nivelamento e ajardinamento de uma pequena área? O bom gosto do povo despertou para estimar tão belo logradouro, no centro da figura da cidade, cousa que poucas capitais do mundo terão, e estimulei assim os vindouros para continuar o ajardinamento. Só daqui a 10 ou 20 anos estará completo o Parque, mas isso pouco importa. Era necessário começar. Foi o que fiz e acabei de vez com o campo de pastagens de animais, para gaudio da população que tem bom gosto e não tem jardins próprios. (Intendente Otávio Rocha, 1927 apud SEGAWA, 1996, p.185)

Sobre a área do Moinhos de Vento, sua ocupação seguiu um afastamento gradual da elite da cidade que começou na rua Duque de Caxias, seguiu pela Independência e nos anos 20 já estava no Moinhos, um eixo que continuou se deslocando, passando pelo Bairro Bela Vista e encontra-se na década inicial dos anos 2000 nas proximidades do Shopping Iguatemi, no bairro Três Figueiras.

Além de todos os fatores já descritos, acelerados com a implantação da Hidráulica, as áreas verdes e a topografia foram também determinantes para a ocupação do local, pois a cidade já tinha passado por enchentes em 1926 e 1928, desabrigando cerca de trinta mil pessoas.

Sobre a Hidráulica Moinhos de Vento, um dos grandes atratores para a urbanização da área, cabe trazer à tona algumas informações mais precisas. Ela foi inaugurada em 1862, mas passou por uma modernização em 1928, pois o abastecimento de água da cidade estava muito precário. O que levou à essa modernização foi a qualidade da água, classificada como suja e contaminada, uma situação que perdurou “até que em 1926 o Intendente Otávio Rocha decidiu que a situação era insuportável, tomou um empréstimo de U\$ 4 milhões e contratou a empresa norte-americana “Ulen & Cia” para modernizar a estação de tratamento da Hidráulica dos Moinhos de Vento” (História Ilustrada de Porto Alegre, 1997, p.137).

Conforme relata Bissón (2008) ela não teve importância apenas pelo serviço que disponibilizou, extremamente necessário na época, pois abastecia todo centro e outras regiões mais distantes, mas também era local de lazer e serviços. Os serviços eram postos de gasolina, telefones públicos, e ainda abrigava as duas antenas da única emissora de rádio da região, a Rádio Sociedade Gaúcha. Como lazer, “O local era, para usar os termos de hoje, “um point” de Porto Alegre, já que a população tinha o costume de fazer passeios por ela, atravessando suas pontes e descansando em seus bancos.” (BISSÓN, 2008, p.24)

Em termos de lazer, como já fora mencionado, os hipódromos, eram uma febre na cidade, bem como as touradas realizadas na Várzea e, posteriormente, as corridas de bicicleta que se tornaram populares no início do século XX. Além disso, o futebol começava a plantar as raízes da eterna rivalidade Gre-nal, o Grêmio é fundado em 1903, em área próxima ao lado do Hipódromo Independência, e o Internacional seis anos depois, em outra área no ano de 1909, como relata História Ilustrada de Porto Alegre (1997, p.127).

Refletindo sobre a contribuição dos alemães para a área do Moinhos de Vento, Bissón (2008, p.27), ao falar de sua história comenta que eles instalaram ali duas de suas especialidades: as sociedades recreativas e as sociedades esportivas. Somando estas com as já citadas iniciativas, eles fizeram com que o bairro fosse considerado pelos moradores da cidade como um “bairro alemão”. Dentre as sociedades esportivas destacava-se o já citado Grêmio Footballl Portoalegrense, que, em 1904, um ano após sua fundação, adquire um terreno de aproximadamente 3 hectares no “Bosque do Moinhos de Vento”.

A área estava situada no sopé da íngreme ladeira que levava o nome da família do antigo proprietário, Hemetério Mostardeiro. No local, foi construído o primeiro campo do Grêmio. Posteriormente denominado de Estádio da Baixada, ele foi inaugurado com a presença do Intendente José Montaury. Como o interesse pelo futebol ainda era escasso, havia, inicialmente, apenas um pequeno coreto para as pessoas assistirem aos jogos.

A crescente afluência de público, porém, fez com que o Grêmio comprasse mais uma quadra da família Mostardeiro – situada em frente à Rua Dona Laura e ao campo – e construísse um pavilhão para acomodar os assistentes. Essa estrutura de madeira belíssima composição estilística foi ampliada (1918) para abrigar a sede social do clube (salão nobre e escritório) e uma cancha de bolão. Foi em volta desse pavilhão, chamado de “pombal”, que surgiram as arquibancadas do estádio, comportando cerca de quatro mil pessoas. O endereço oficial do Grêmio era Rua Mostardeiro 59, mais tarde, o povoamento da rua faria que o número passasse a 660. O Grêmio sairia dali em 1953 (BISSÓN, 2008, p.27)

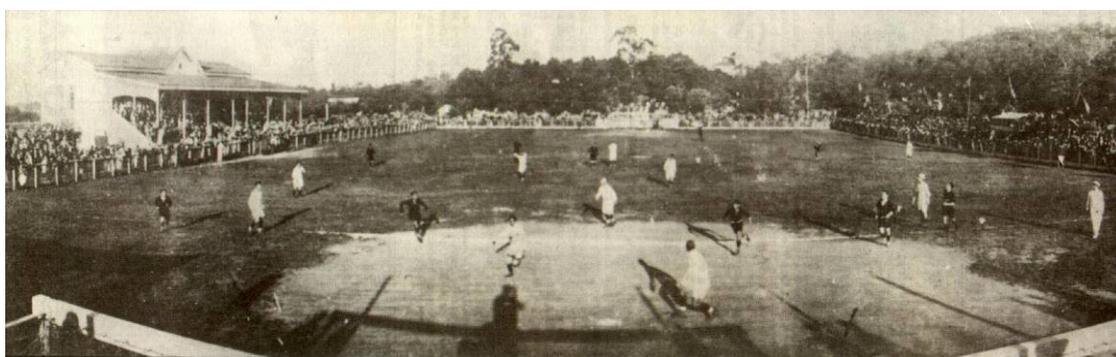


Figura 76 – Grêmio Football Portoalegrense – Estádio da Baixada, dia de Jogo
Fonte: fotosantigas.prati.com.br (não foi encontrada a fonte original)

Em suma, em termos de lazer e de espaços públicos o bairro Moinhos de Vento estava atualizado em comparação com a cidade, pois possuía boa parte dessas atrações em seu território, e, principalmente, no futuro terreno do Parque.

5.4 A cidade e sua renovação (1929 a 1941)

A época registrada entre 1929 e 1941 na cartografia, e até o final da década demonstra um processo intenso de renovação na cidade, o qual deixou significativas marcas em seu território.

Entre 1925 e 1935 a cidade passou por uma remodelação radical, principalmente na área central. Alberto Bins sucede Otávio Rocha na administração municipal e continua o processo de renovação derrubando casarões coloniais, cortiços e abrindo largas avenidas.

A ação construtora do governo respondia a um desejo da sociedade – o de que a cidade expressasse um novo ideal de convivência, cujo modelo tinha que ser a Paris do Barão Haussmann, o “artista demolisseur” que iniciou a era das cidades modernas, derrubando cortiços e rasgando bulevares e avenidas. “A cidade do desejo passou a ser a imagem de Paris”, diz a arquiteta Célia Ferraz. Fazer uma cidade moderna tinha de estar de acordo com o tripé de Haussmann: sanear, transportar, equipar. (História Ilustrada de Porto Alegre, 1997, p.130-31)

Após a década de 1930, Pesavento (1999, p.9) comenta que a cidade de Porto Alegre procurou se equiparar as maiores cidades, o que exigiu verdadeiras “cirurgias” que redesenharam o Centro em termos de modernidade. Na prática se pode dizer que a circulação da cidade e a sua articulação com o entorno pode resumir tais medidas modernizadoras, pois elas conseguiram “arejá-la” em termos de circulação e mobilidade. Além disso, tais medidas buscavam a verticalização na área central e uma busca pela uniformização da paisagem. Becos foram eliminados, avenidas foram alargadas.

Sobre a área do Parque Farroupilha, Segawa (1996, p.176) explica que em 1935, através de um decreto do prefeito, o Parque deixou de ser oficialmente chamado de Redenção e recebeu o nome que mantém até nossos dias, Parque Farroupilha. Essa denominação ocorreu às vésperas da exposição do Centenário da Revolução Farroupilha, ali realizada.

O autor ainda comenta que as bases paisagísticas para a exposição já haviam sido lançadas por Alfred Agache, pois seu plano para a área tinha sido parcialmente implantado, ou, como colocado em relatório do Governo do

Estado: “obedecendo tudo, na medida do possível, ao plano de embelezamento da Várzea elaborado pelo urbanista Agache” (FROTA et. al. 1999).

De acordo com Frota (1999) o evento viabilizou a implantação do plano urbanístico, embora incompleto e adaptado, mas antes de qualquer coisa sofrendo uma adequação “sintetizando as prescrições e conveniências do citado projeto paisagístico, com seus próprios símbolos e necessidades”, o que acabou sendo, na verdade a primeira iniciativa de ocupação global da área.

Foi o evento mais espetacular já realizado em Porto Alegre. De 20 de setembro a 20 de dezembro de 1935, a Exposição do Centenário da Revolução Farroupilha não apenas mostrou ao Brasil a pujança da economia gaúcha como transformou a Redenção numa espécie de ilha da fantasia, capaz de proporcionar aos porto-alegrenses a ilusão de que embarcavam numa maravilhosa era da modernidade. (História Ilustrada de Porto Alegre, 1997, p.142)

A publicação relata ainda que cerca de um milhão de pessoas de vários locais do país visitaram a exposição. A idéia era demonstrar a pujança econômica do estado, além de promover o governador Flores da Cunha e reforçar a integração do Estado (e sua indústria) com o resto da nação, utilizando a idéia de que a Revolução Farroupilha não havia sido separatista. Nessa época, a Redenção, que altera seu nome para Parque Farroupilha, ganha seu lago e os pavilhões ainda ficariam montados até 1939.

Como reforça Frota (1999) em sua explicação, o período econômico e político se refletiu diretamente na exposição sobre o centenário da revolução farroupilha, um episódio que representava diretamente as aspirações do Estado, e que marcava a busca pela modernidade que o governo central já sinalizava. A arquitetura surgiu naquele momento como a principal expressão dessas idéias através de elementos compositivos de retórica modernizante.

Uma influência tão marcante na cidade que “no plano da memória urbana, podemos afirmar que a exposição atuou, tanto sobre a cidade quanto no interior do Estado, em grau maior que seus poucos elementos remanescentes fazem supor.”⁴⁵

O evento que mudou o nome de Campo da Redenção para Parque Farroupilha, conforme Frota (1999), inaugurou em 20 de setembro de 1935, foi encerrado em 15 de janeiro de 1936, e em 1939 a demolição de diversos pavilhões foi levada à cabo, restando pouca coisa para registrar o evento na história.

O lago, alguns monumentos, a fonte luminosa polarizando o eixo principal do Parque, além do próprio eixo, são os elementos mais imediatos da atual paisagem do Parque, capazes de ajudar a recompor a memória de um evento quase apagado da história urbana e social de Porto Alegre (FROTA et. al. 1999)



Mapa 30 – Mapa da Exposição do Centenário Farroupilha
Fonte: Arquitetura Comemorativa do Centenário da Revolução Farroupilha, 1999(original do álbum oficial da exposição)

⁴⁵ FROTA, José Artur D'aló. **Catálogo Exposição Centenário Farroupilha**. Porto Alegre: UFRGS, 1999

A exposição ocupou toda a área do Parque Farroupilha e, como setorização propôs a implantação dos pavilhões no entorno do eixo monumental e do lago. O limite da avenida José Bonifácio tinha implantado um Canódromo (local para a corrida de cães), que ainda hoje deixa sua marca no traçado do paisagismo. Entre as avenidas Osvaldo Aranha e José Bonifácio ficou implantada a área voltada para a pecuária (atual campo de futebol e pista de atletismo). Na Avenida Osvaldo Aranha, entre a rua da República (atual Av. Setembrina) e Sant'Anna (atual Av. Paulo Gama), estava localizado o Pavilhão Cultural, o único prédio que ainda existe (atual Instituto de Educação Flores da Cunha). O acesso ocorria no local que hoje é conhecido como Largo Prof. Francisco Brochado da Rocha na confluência de uma série de ruas que levam ao eixo monumental (figuras 5 e 6).



Figura 77 – Imagem aérea da Exposição do Centenário Farroupilha
Fonte: Fototeca Sioma Breitman do Museu Joaquim Felizardo.

Sobre o lugar da exposição o autor citado explica que um local para um evento dessa envergadura deve ser estratégico, central e de fácil acesso. Isso ocorreu com a Exposição Farroupilha, pois o Campo da Redenção possuía

todas essas características. Apesar disso, o local teve que passar por preparação intensa: aterros, escavações, drenagem, abertura de avenidas, calçamento, etc.

No Moinhos de Vento, nessa época, foram feitas quatro importantes obras: a construção de uma escadaria em Estilo Art Dèco no trecho do morro Ricaldone que liga as ruas Marquês do Herval e do Pombal, nos bairros Moinhos de Vento e Floresta; a reforma da praça Maurício Cardoso (antiga São Manoel) e calçamento nas ruas que a circundavam; a ampliação da Hidráulica Moinhos de Vento; e, por último, a instalação de esgoto cloacal em praticamente toda a extensão do bairro.

Sobre os moradores do bairro, e embasando o que vinha sendo dito sobre a elite financeira que vivia no local, o autor ainda informa que, além dos chamados “capitalistas”⁴⁶, outros grupos também começaram a se implantar na região do Moinhos de Vento: os alemães, as escolas católicas e os suíços. Dos alemães, dentre os mais conhecidos estão Friedrich Cristoffel (hoje o Jardim Cristoffel está no local de sua residência), dono da primeira cervejaria de Porto Alegre, e maior do Brasil na época; Alberto Bins, político atuante no Estado, Prefeito de Porto Alegre entre 1928 a 1937, e diretor da Fábrica Berta, com produtos vendidos para todo o Brasil (cofres para bancos, camas de ferro, fogões, etc.); e a família Gertum, proprietária da Fábrica de Papel Hugo Gertum, acionista do Banco do Comércio, proprietária da tradicional Casa Gertum, especializada em instrumentos musicais, além de ter participado da criação do Instituto de Belas Artes do Rio Grande do Sul (1908).

⁴⁶ Nome utilizado como distinção na cidade, sem o caráter pejorativo utilizado em outros locais.

Já em 1937, com a implantação do Estado Novo o país seguia uma tendência dos países que se alinhava ideologicamente, Itália e Alemanha pré 2º Guerra Mundial. Fechu o congresso, adotou um regime ditatorial, e acabou por indicar interventores para os governos estaduais e municipais. As conseqüências dessa delegação de poderes e autoritarismo imposto pelo regime se refletiram nas mudanças do cenário urbano, ou seja, intervenções também autoritárias e de grande porte foram introduzidas e finalizadas.

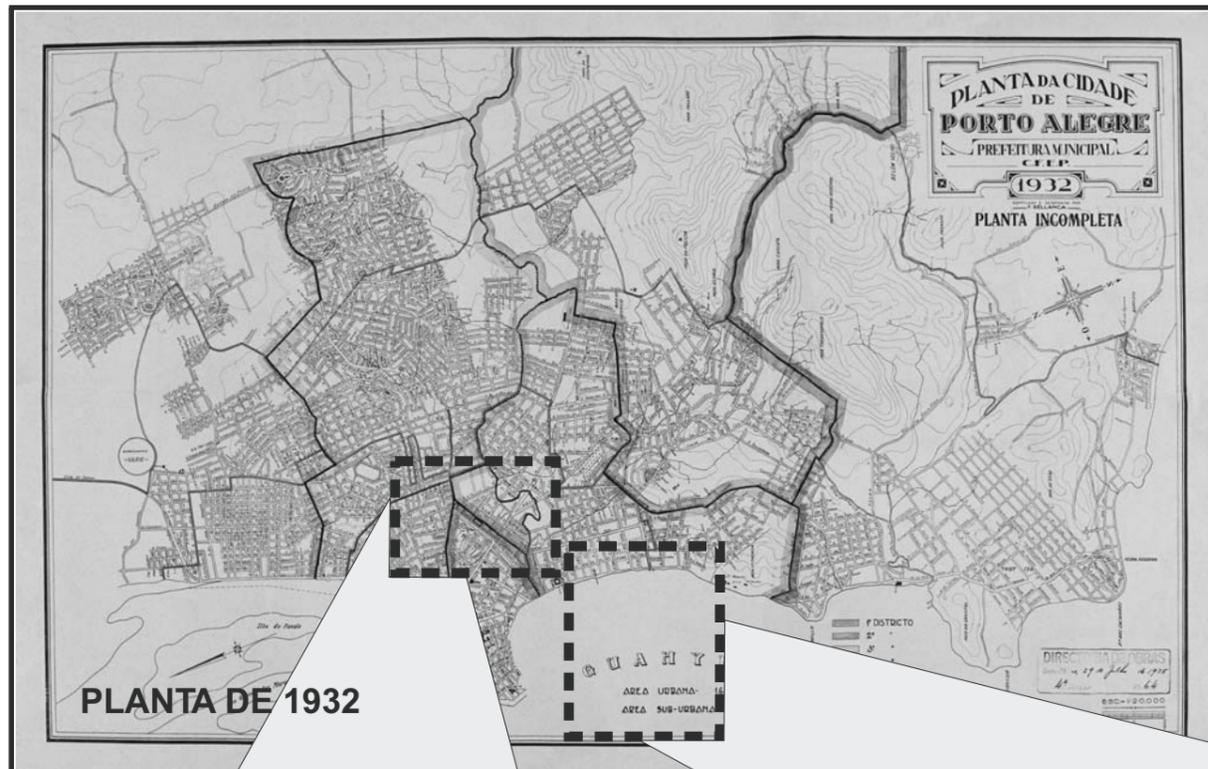
Mesmo antigos casarões da área nobre da cidade foram destruídos; ruas inteiras sucumbem às patrolas e picaretas; as desapropriações seguem em proporções enormes para a abertura de novas vias que pretendiam desafogar o centro da cidade, ligando-o com os bairros mais distantes. (PESAVENTO, 1999, p.100)

Uma política que colaborou muito para aumentar o cinturão de miséria urbano, pois a permanência dela na área central “não era compatível” com a modernidade pretendida. Uma intervenção que lembra muito a ocorrida na década de 1970, quando o Parque Moinhos de Vento foi implantado e que será tratada com devida atenção posteriormente.

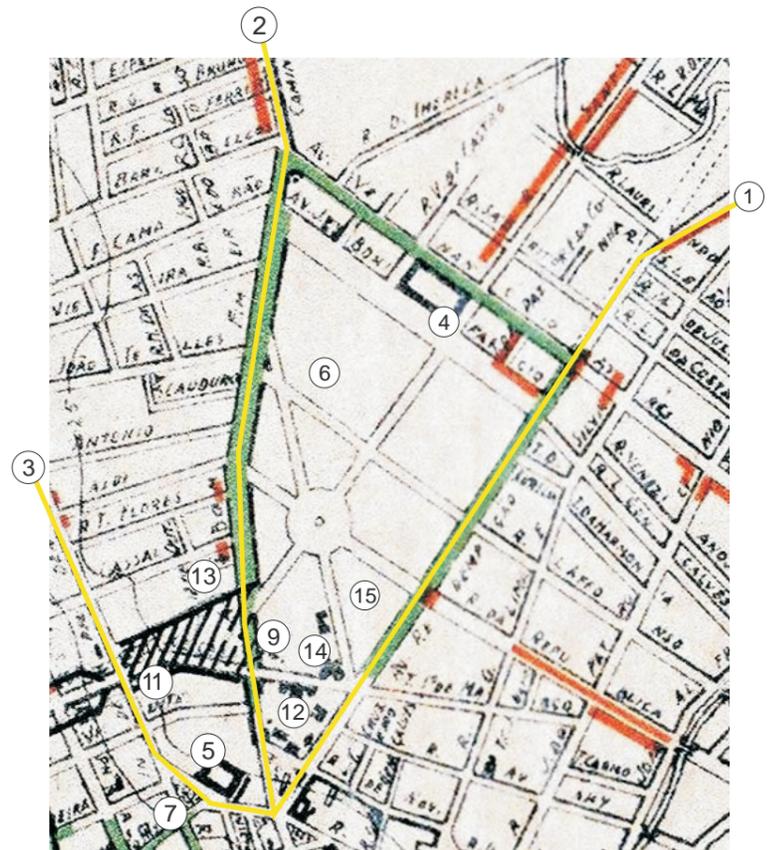
A remodelação urbana se materializou já no primeiro mandato de Loureiro da Silva, designado Prefeito de Porto Alegre. Como órgão para a fiscalização e elaboração dos projetos necessários foi criado o Conselho do Plano Diretor, e, como ação prática, foram desapropriados 907 imóveis para ampliar as mais conhecidas vias da cidade e abrir novas radiais. Suas duas mais conhecidas obras, inauguradas em 14/11/1940 foram a Avenida 10 de Novembro (Salgado Filho), ligando a João Pessoa com a Borges de Medeiros, e a Avenida Farrapos, que, demolindo casebres e recuando casas, conseguiu uma via com 5,5 quilômetros de extensão e largura de 30 metros. Uma Avenida que pode ser claramente identificável com a época pela sua arquitetura proto-

moderna (ou Art Dèco), a mesma arquitetura que já tinha se apresentado na exposição do centenário farroupilha.

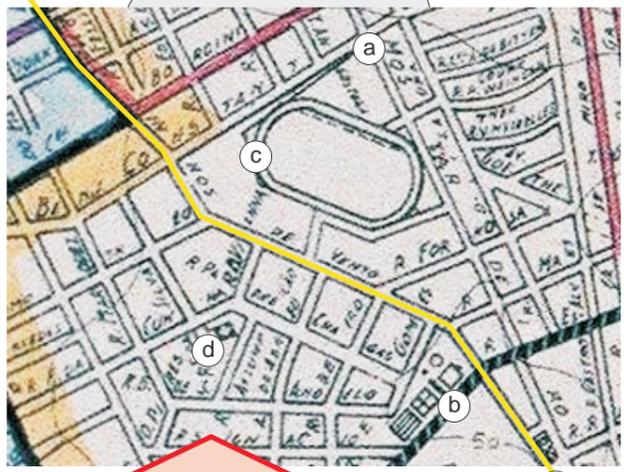
O ponto alto dessa época recai sobre a área do Parque Farroupilha, representante simbólico das aspirações do estado do Rio Grande do Sul e de Porto Alegre, pois, como já explicado, nela ocorre a exposição do Centenário Farroupilha, uma exposição que lançou as bases do atual Parque.



- LEGENDA - Farroupilha
1. Rua da Azenha e Estrada da Cascata (Av. João Pessoa)
 2. Caminho do Meio (Av. Osvaldo Aranha)
 3. Rua Independência e Rua Moinhos de Vento.
 4. Escola Militar
 5. Santa Casa de Misericórdia
 6. Campo da Redenção
 7. Praça Dom Feliciano
 8. Praça do Marquês
 9. Velódromo
 10. Quartel da praça da Independência
 11. Praça da Conceição
 12. Prédios da Universidade
 13. Igreja N.S. do Bom Fim
 14. Faculdade de Medicina
 15. Jardim Paulo Gama
- a. Rua Mostardeiro
 b. hidráulica Guahybense
 c. Prado Independência (área do Parque Moinhos de Vento)
 d. Praça São Manoel
 e. "Club Atiradores"
 f. Estação de Carris Urbanos
 g. Fábrica de Cerveja "Ritter e Filhos"



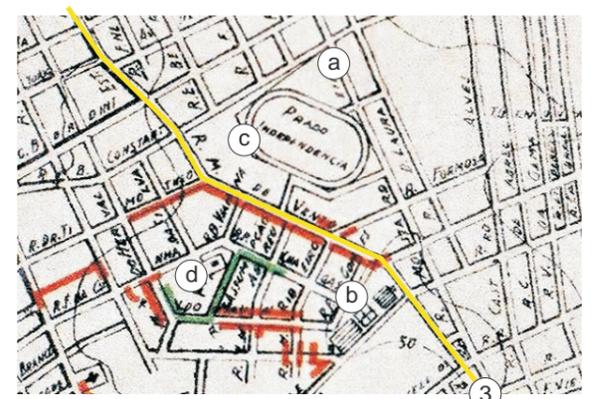
PARQUE DA REDEMPÇÃO - 1929 (FUTURO PARQUE FARROUPILHA)



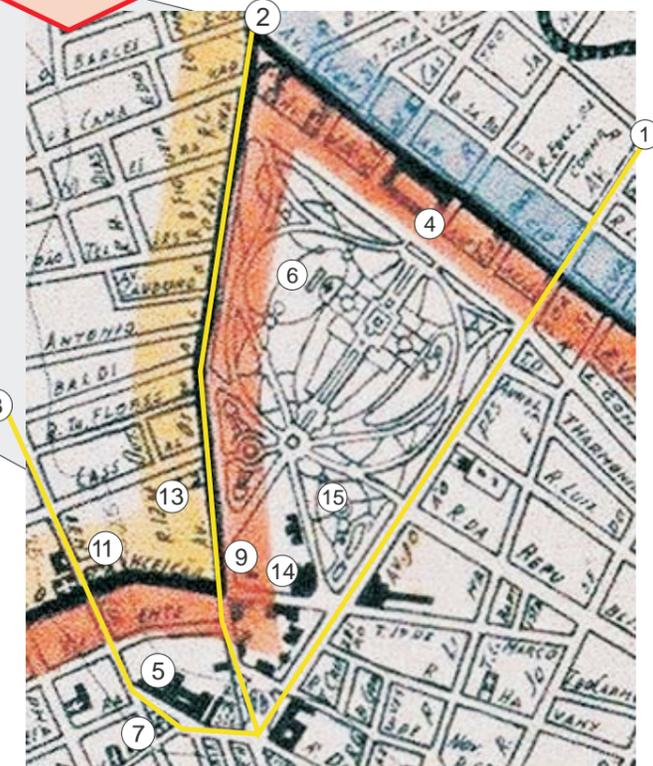
PRADO INDEPENDÊNCIA 1932 (FUTURO PARQUE MOINHOS DE VENTO)



ÁREA DA CIDADE EM 1932 (sobreposição e adequação ao mapa de 2009)



PRADO INDEPENDÊNCIA 1929 (FUTURO PARQUE MOINHOS DE VENTO)



PARQUE DA REDEMPÇÃO - 1932 (FUTURO PARQUE FARROUPILHA)

PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE - PLANTA INCOMPLETA - Autor: Francisco Bellanca - Original impresso, colorido, tinta s/papel, com rosa dos ventos, escala 1:20.000, com legendas, convenções, medidas das áreas urbanas e suburbanas. Impressão: Prefeitura Municipal de Porto Alegre - C.F.E.P. 89,5 x 54cm

1932

Na comparação da planta de 1932 com a de 1929 o que chama a atenção é o paisagismo na área do Parque, ou ainda Campo da Redenção. A proposta de Alfred Agache, preparado no final da década de 1920, como comenta Segawa (1996, p. 187) e o ajardinamento de uma área do Parque, conhecida como jardim Paulo Gama, já podem ser vistos. Nessa comparação nota-se que a proposta de Agache mantém as linhas norteadoras pensadas anteriormente para o local. Dentre elas a “rotatória” central para qual as ruas confluem, estas também permanecem, sendo algumas delas transformadas em caminhos para pedestres. A única via suprimida é a que atravessaria o Parque transversalmente sem passar pelo centro mencionado, no prolongamento da Rua Luiz Afonso. A proposta de Agache trazia uma concepção Art Nouveau no seu traçado, com linhas curvas contínuas, sobre esse tema, Oliveira e Luz (1992,p.70) afirmam haver uma confluência de estilos: pitoresco Inglês devido aos recantos e o francês devido ao traçado.

Na área do Moinho de Vento o que chama a atenção é o “fechamento” da malha urbana em todo o entorno, principalmente no prolongamento da rua Mostardeiro em direção ao “morro”, nele também, e o aparecimento de uma série de ruas unindo as ruas Castro Alves e Dona Laura. Resumindo, as limitações topográficas acabam sendo vencidas por causa da expansão urbana.

5.5 A estruturação da cidade (1941 a 2009)

O crescimento urbano ocorrido nas etapas anteriores passou a exigir uma série de remodelações nos espaços já consolidados. A cartografia entre 1941 e 2009 trata do registro dessas modificações que vão variar entre mapas aerofotogramétricos e imagens de satélite. Buscando o entendimento do cenário do período será iniciada uma revisão pelo final da década de 1950.

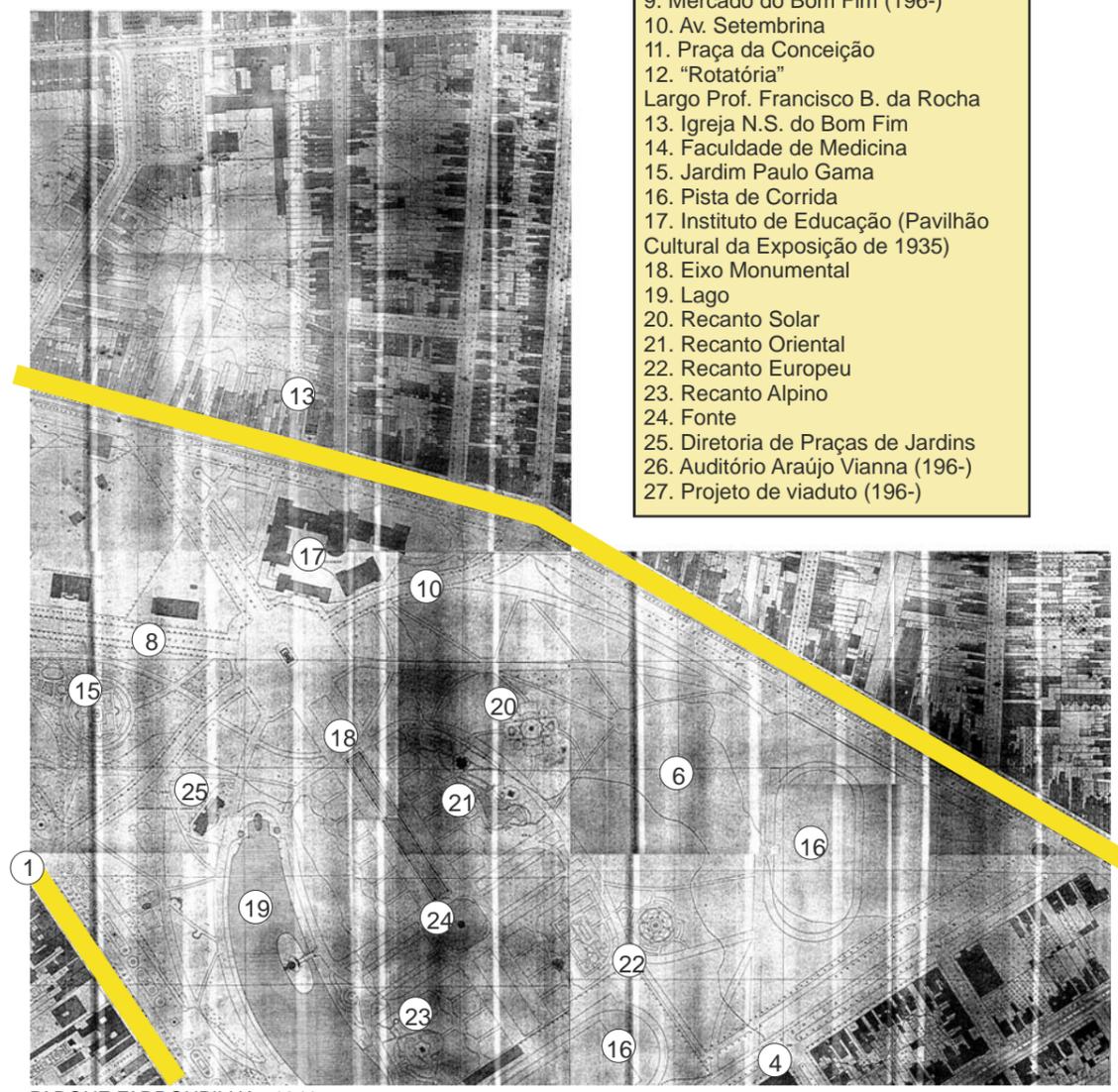
Na explicação de Comas (2002), a década de 1950, principalmente na segunda parte, traz mudanças significativas no ambiente político e econômico brasileiro. Na eleição de 1955, Juscelino Kubitschek foi eleito presidente do Brasil, o que resultou em uma época de grande crescimento e modernização (1955-61), um clima de desenvolvimento que buscava apaziguar os anos anteriores, principalmente no Rio Grande do Sul, local onde os desmembramentos posteriores ao suicídio de Getúlio Vargas causaram revoltas populares de grande vulto. Brasília surgia como a consolidação de uma modernidade, a arquitetura brasileira, embora em fase de mutação (1955-1960), seguia refletindo essa busca, a possibilidade de equiparação brasileira com as grandes potências mundiais.

Como explica Luccas (2004), apesar desse cenário internacional, e por causa de questões políticas, o Rio Grande do Sul acabou ficando de fora do Plano de Metas do governo federal. Isso se reflete na ínfima porcentagem destinada ao estado se comparado com sua importância no cenário nacional.

Voltando para a análise das plantas, a comparação das de 1956 e 1941, apesar de próximas temporalmente, reforçam-se nas informações contidas. Cabe apenas uma observação sobre a cartografia de 1956, ela sofreu uma alteração pelos órgãos de planejamento da prefeitura na década de 1960,

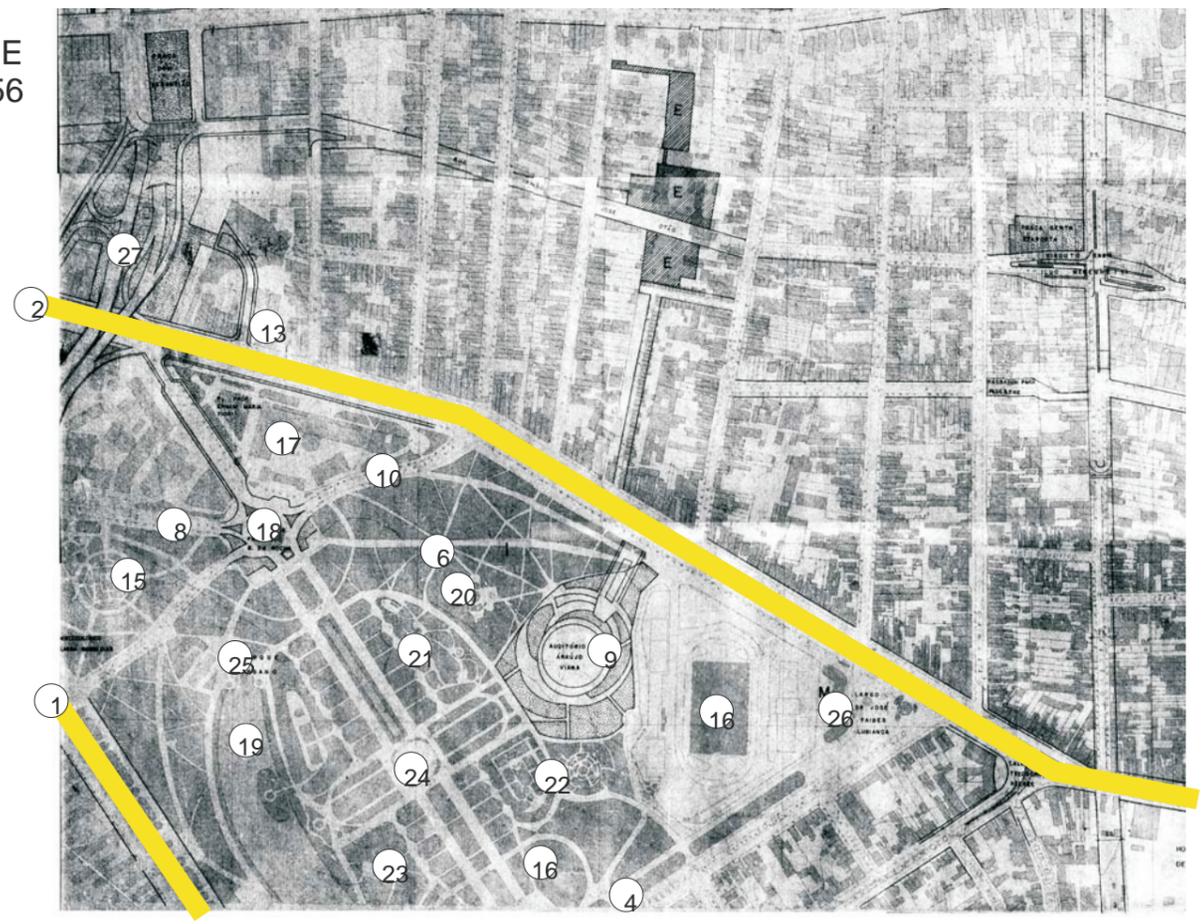
diretamente sobre as plantas originais, o que dificultou a busca de informações corretas sobre o período. Apesar da tentativa de reconstituição de algumas imagens que estavam quase apagadas por traz dos desenhos novos, alguns dados foram obtidos através do cruzamento de plantas de outras épocas.

PARQUE FARROUPILHA - 1941

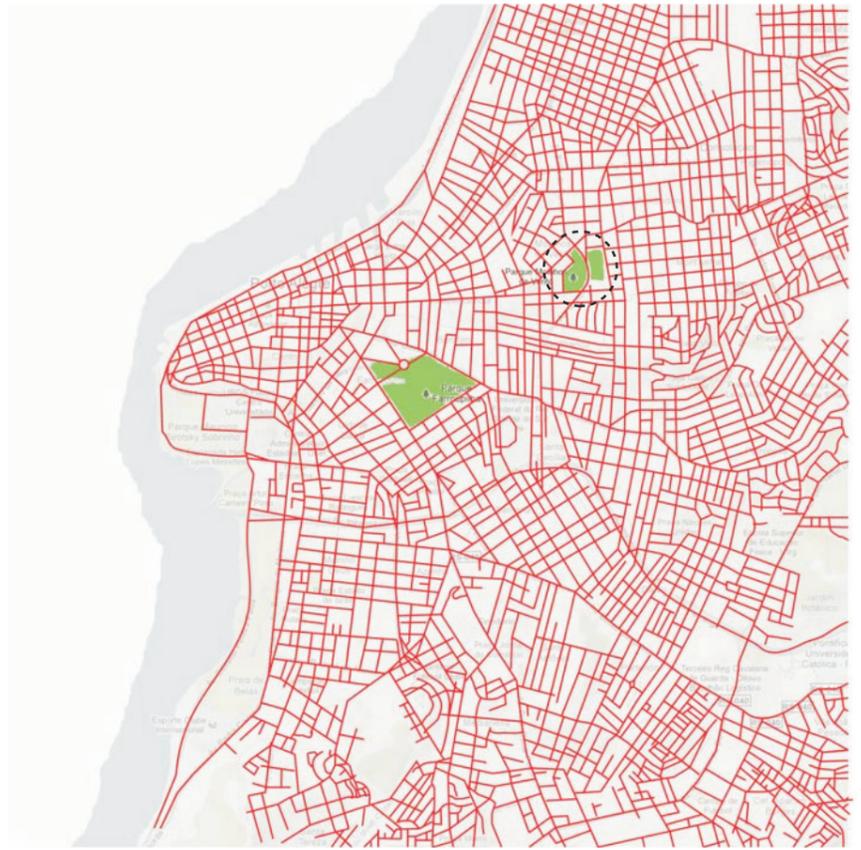


PARQUE FARROUPILHA - 1941

PARQUE FARROUPILHA - 1956



- LEGENDA
1. Av. João Pessoa
 2. Av. Osvaldo Aranha
 3. Rua Independência e Rua Moinhos de Vento.
 4. Escola Militar
 5. Santa Casa de Misericórdia
 6. Parque Farroupilha
 7. Praça Dom Feliciano
 8. Av. Luiz Englert (trecho com recuo para estacionamento em 196-)
 9. Mercado do Bom Fim (196-)
 10. Av. Setembrina
 11. Praça da Conceição
 12. "Rotatória"
 - Largo Prof. Francisco B. da Rocha
 13. Igreja N.S. do Bom Fim
 14. Faculdade de Medicina
 15. Jardim Paulo Gama
 16. Pista de Corrida
 17. Instituto de Educação (Pavilhão Cultural da Exposição de 1935)
 18. Eixo Monumental
 19. Lago
 20. Recanto Solar
 21. Recanto Oriental
 22. Recanto Europeu
 23. Recanto Alpino
 24. Fonte
 25. Diretoria de Praças de Jardins
 26. Auditório Araújo Vianna (196-)
 27. Projeto de viaduto (196-)



ÁREA DA CIDADE EM 2009

PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE - Entorno Parcial do Parque Farroupilha - Sem Autor - Levant. aerofotogramétrico. Original impresso, monocromático, escala 1:1000. Impressão: Prefeitura de P. Alegre - Secretaria de Obras (digitalização para montagem e ajuste de brilho e contraste feito pelo autor, baixa qualidade dos originais - não foram encontradas as outras partes)

1956

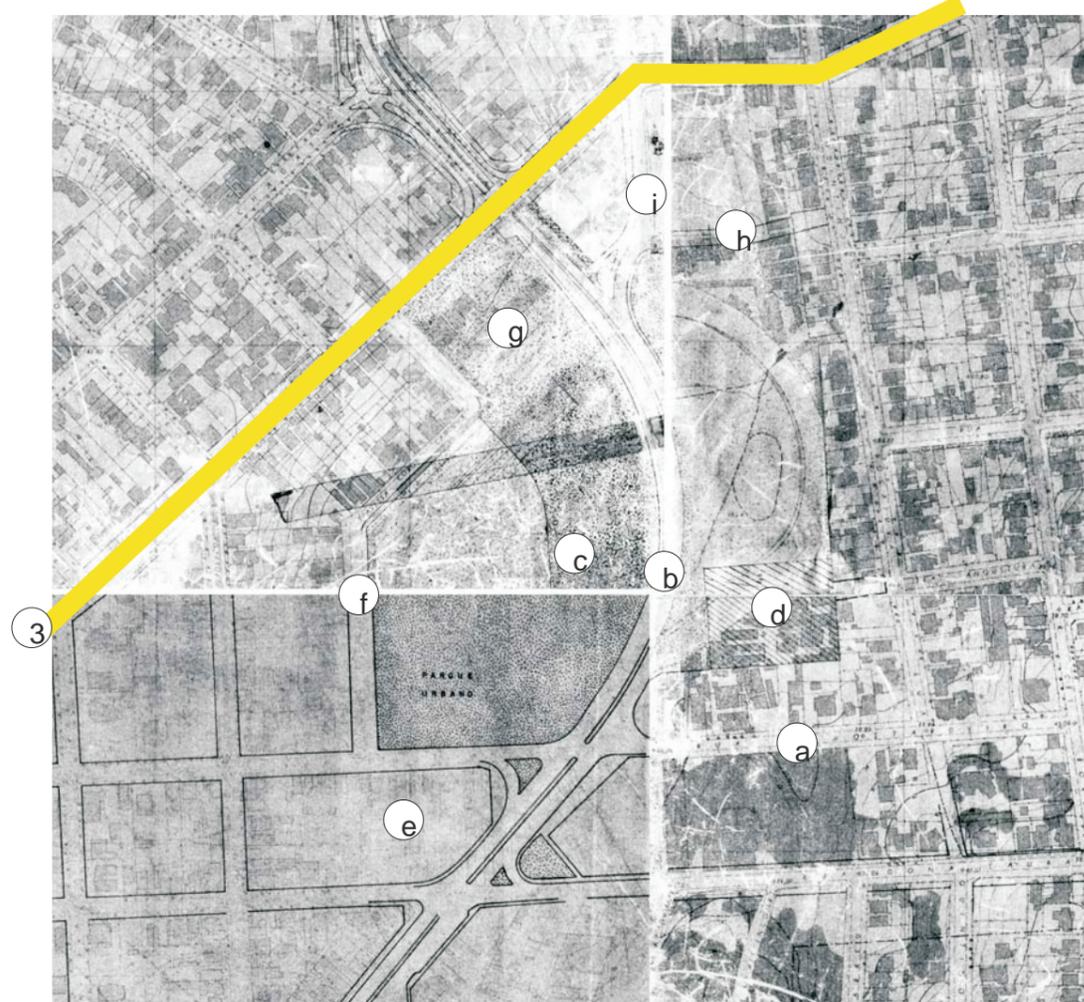
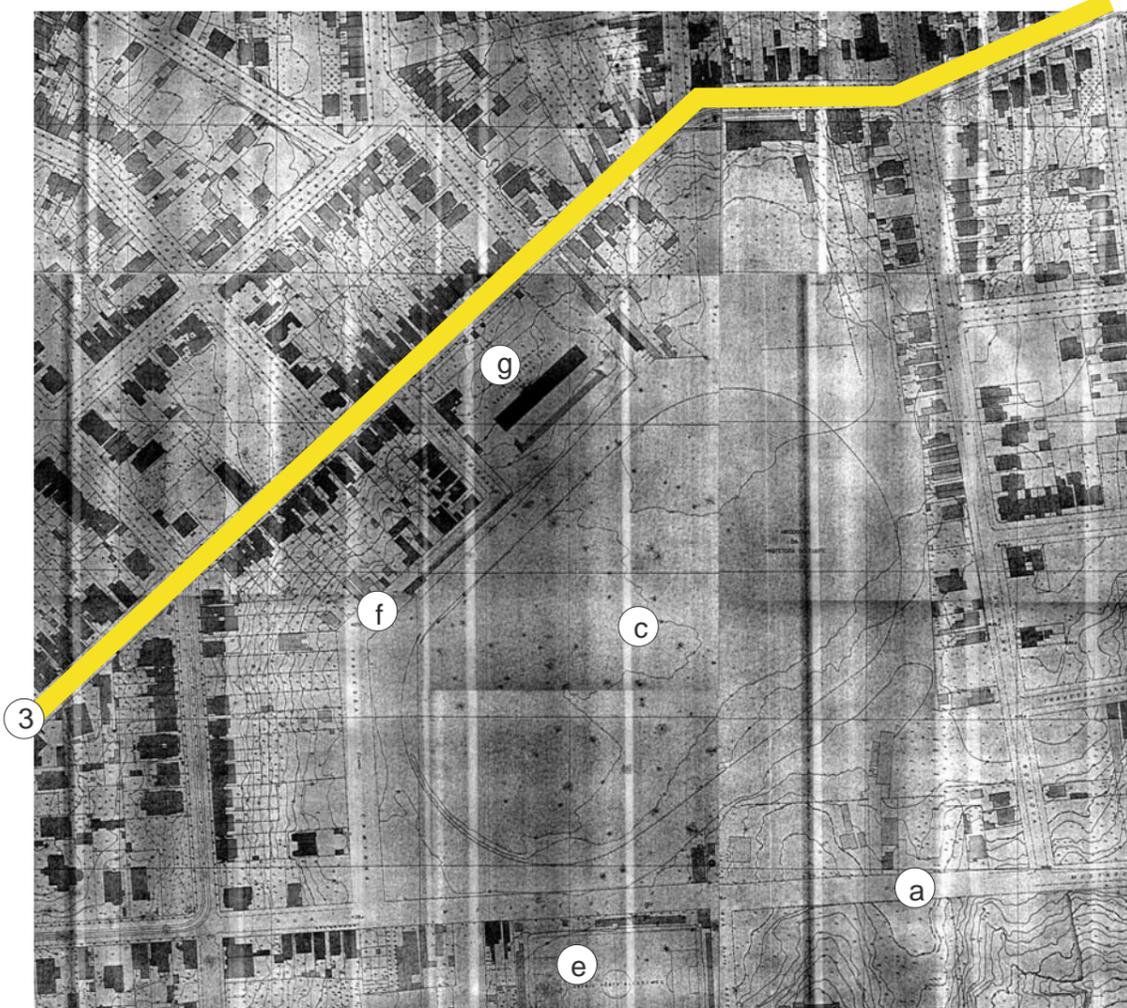
LEGENDA

- 1. Av. João Pessoa
- 2. Av. Osvaldo Aranha
- 3. Rua Vinte e Quatro de Outubro
- a. Rua Mostardeiro
- b. Av. Goethe (196-)
- c. Prado Independência (1941 e 1956)
- Parque Urbano (196-)
- d. Área reservada para Escola
- e. Grêmio Football Portoalegrense (1941)
- Lotes, construções (1956)
- Parte cortada pela Av. Goethe (196-)
- f. Travessa Comendador Caminha
- g. Acesso ao Hipódromo e tribunas
- h. Rua Dr. Poty Medeiros
- i. Rua Dr. Timóteo

Hipódromo da
Protetora do Turfe - 1856

Parque Urbano - 196-
(FUTURO PARQUE MOINHOS DE VENTO)

Hipódromo da Protetora do Turfe - 1841
(FUTURO PARQUE MOINHOS DE VENTO)



ÁREA DA CIDADE
EM 2009

PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE - Entorno Parcial do Parque Moinhos de Vento - Sem Autor - Levant.
 aerofotogramétrico. Original impresso, monocromático, escala 1:1000. Impressão: Prefeitura de P. Alegre - Secretaria de Obras (digitalização para montagem e ajuste de brilho e contraste feito pelo autor, baixa qualidade dos originais - não foram encontradas as outras partes)

1956

Na área do Parque Farroupilha, entre 1941 e 56, como já comentado, as linhas gerais já apareciam definidas, o que modificou foram algumas áreas específicas. Dentre elas o prédio do orquidário, entre o lago e o eixo monumental agora aparece pela primeira vez; também integrado aparece o que era uma área cercada, possivelmente uma pista de corridas em frente ao colégio militar (antigo Canódromo); e, por fim, a pista localizada na esquina da Av. Osvaldo Aranha e José Bonifácio apareceu integrada ao paisagismo com alguns caminhos ligando-a ao conjunto.

O que se destaca no seu entorno é o projeto do viaduto da conceição; o batismo do paisagismo na área do Instituto de Educação, pelo nome de Praça Prof. Ernani Maria Fiori; a rotatória que recebeu as vias que cruzam o Parque sofre o tratamento viário e o nome de Largo Prof. Francisco B. da Rocha; e esquina entre a Rua Osvaldo Aranha e José Bonifácio recebem tratamento viário e a criação de um largo chamado de Dr. José Faibes Lubianca. O auditório Araújo Viana foi implantado com o acesso principal voltado para a Av. Osvaldo Aranha, mas o paisagismo do entorno ainda não apareceu com tratamento, recebendo a mesma atenção dispensada ao resto do Parque.

Como afirma Luz e Oliveira (1992, p.72), em 1940 o arquiteto Arnaldo Gladosh detalhou o projeto de Agache e sobrepôs a ele alguns recantos e jardins, alterando a idéia original. Os mesmos autores afirmam que em 1953 foi inaugurado o Arco Duplo do Monumento ao Expedicionário, objeto do concurso vencido por Antonio Caringi, e, em 1964 foi inaugurado o Auditório Araújo Vianna, projetado sem cobertura pelos arquitetos Moacir Moojen Marques e Carlos Maximiliano Fayet, e reformado em 1996, quando recebeu cobertura de lona tensionada.

Na década de 1970 o Parque ainda recebeu brinquedos de concreto e cercamento dessas áreas com elementos também de concreto configurando espaços circulares distribuídos em sua área. No final dessa época História Ilustrada de Porto Alegre (1997, p.169), comenta que em 1978 começa a Feira de Antiguidades que se desenvolveu e se tornou o Brique da Redenção.

Na área do Moinhos o que se observou foi um adensamento ainda maior do entorno da pista do Hipódromo, chegando até mesmo a encostar nela em alguns locais. E a área onde estava o campo do Grêmio, em 1956, apareceu loteada e construída. (Apesar da dificuldade na observação dos mapas).

Outras alterações significativas acabam transformando a área no 2º Parque público da cidade. A primeira delas, e a mais importante foi a abertura da Av. Goethe, unindo a Rua Mariante com a Félix da Cunha e com a Rua Dr. Timóteo através de uma bifurcação, e ainda, a ligação desta com a Rua Quintino Bocaiúva através da Rua Dr. Poty de Medeiros. Outra modificação foi uma área hachurada entre a pista e a Rua Mostardeiro, reservada para uma escola, mas para isso algumas modificações precisariam ocorrer, pois a área já aparecia construída (Podem também ser construções em madeira, instalações do hipódromo). A conexão entre a Av. Goethe e as Ruas Mostardeiro e Dona Laura apresentavam também o tratamento viário em suas conexões. O nome “Parque urbano” já aparecia bem claro, mas apenas em um dos lados da Goethe conforme a hachura indicada.

A primeira modificação de maior impacto na atividade de lazer da região foi a transferência da sede do clube de futebol do Grêmio para outro local, em 1953, outro grande responsável pela atração do público e pela configuração do

espaço como área de lazer no imaginário do morador, tanto do bairro quanto da cidade. A segunda modificação, diretamente vinculada à área estudada ocorreu no ano de 1959. Esta data, além de marcar um período em que a cidade estava rumando para um desenvolvimento planejado em um futuro mais longo, determinou também o final de um período de auge do local do Parque Moinhos de Vento. Nele ocorreu a mudança do Hipódromo, o que propiciaria futuramente a implantação do Parque.

Retomando a época do auge do hipódromo, década de 1950, seguindo a vocação de local de elite Bissón (2008) comenta que, as mudanças de cenário e a perda de influência política dos grandes estancieiros, começaram a predominar como moradores as pessoas ligadas diretamente à indústria e ao comércio. Foram esses, juntamente com os profissionais liberais bem sucedidos (principalmente médicos e advogados) que manteriam o Moinhos como bairro de elite por décadas.

O ambiente dos finais de semana nos anos 50 era de enorme movimentação no bairro Moinhos de Vento, ocasionada pelas corridas de cavalos realizadas no Hipódromo. A intenção principal não era meramente esportiva, mas muito mais prática e mundana, ganhar um bom dinheiro extra apostando nos cavalos, pois a alternativa dessa realização eram apenas os jogos das loterias federal e estadual, mas certamente não contavam com a mesma emoção envolvida.

O sucesso das corridas era tão grande que conseguiu manter a pujança do Jockey Clube do Rio Grande do Sul por décadas, e também, a publicação de uma página exclusivamente reservada ao Turfe nos jornais, e a transmissão dos páreos pelas rádios Gaúcha e Difusora. Conforme Fonseca e Rozano

(2005), o ponto culminante era o Grande Prêmio Bento Gonçalves, realizado em Novembro, no qual toda a alta sociedade comparecia. Mas não era apenas de apostas e corridas que vivia o Jockey Clube, era também local de encontros e lazer.



Figura 78 – Foto do hipódromo na década de 1950 (fotografada na direção Mostardeiro – 24 de Outubro)
Fonte: Rozano e Fonseca (2005)

Em algumas imagens da época se pode ver as tribunas, e como as pessoas utilizavam esses espaços, ficando em pé ao lado da pista e até mesmo ao lado de seus veículos (figuras 6 e 7).

As moças se enfeitavam com suas mais belas roupas, jóias e chapéus para comparecer aos páreos. Uma figueira protegia as mesas colocadas próximas a um bar e a um restaurante, onde as pessoas podiam assistir às corridas tomando chope. O público era tão grande que o número de bondes estacionados na 24 de Outubro fazia uma fila de 300 metros de comprimento, indo da Esquina da Olavo Barreto Viana até a Coronel Bordini. Somente um número

considerável de carros da Cia. Carris conseguiria chegar sem transtornos a multidão de aficionados que saía do Jockey Clube após o final das corridas. (BISSÓN, 2008, p.128)



Figura 79 - Foto do hipódromo na década de 1950 (fotografada na direção Comendador caminha – 24 de Outubro) no local está implantado o monumento à Castelo Branco atualmente.
Fonte: Rozano e Fonseca (2005)

Porto Alegre acabava sendo contagiada pelo grande período de euforia nacional, no qual tudo parecia possível e realizável. “Homens ganharam rios de dinheiro e gastaram abundantemente, aproveitando todas as comodidades, prazeres e extravagâncias que a vida pudesse oferecer. Foi a era de ouro dos “bom vivants”⁴⁷. Seguindo essas premissas, e indicando o que seria uma vocação na época atual, em 1957 foi aberta a primeira loja de decoração da cidade, instalada na 24 de Outubro, 540, a Gheno Interiores, representante dos móveis Forma, além de antiquário e galeria de arte.

Em termos urbanos, em 1959 foi instituído o Plano Diretor de Desenvolvimento, disciplinando o uso do solo, e criando diretrizes para o crescimento da cidade (Mapa 34). Um plano que, como coloca Souza e Müller (2007), foi influenciado diretamente pelas idéias de Le Corbusier e da Carta de Atenas, em que as quatro funções urbanas (habitar, circular, trabalhar e

⁴⁷ BISSÓN (2008, p. 124.)

recrear-se) definiam o zoneamento do uso do solo, e que teve suas idéias consolidadas pelo Plano de 1979.



Mapa 34 – Área do primeiro Plano Diretor
 Fonte: História Ilustrada de Porto Alegre, 1997

De acordo com História Ilustrada de Porto Alegre (1997, p.158-159), o Plano Diretor de 1959 foi pioneiro no país. Para disciplinar o crescimento da cidade foi adotado o sistema de zoneamento, diferenciando o uso do solo entre área residencial, comercial e industrial, definiu altura dos prédios e taxas de ocupação dos terrenos, isolando as casas das divisas, e estabelecendo e consolidando o sistema viário radiocêntrico, constituído de grandes artérias radiais e avenidas perimetrais.



Figura 80 – Cine Coral, localizado na loja abaixo do prédio (hoje desativado)
Fonte: autor, 2008

Retornando para a época após a transferência do hipódromo, Bissón (2008) registra que as atividades de lazer dos moradores da região continuavam ocorrendo nos clubes, em Parques e praças e outros locais da cidade, e no entorno do futuro Parque também, pois, em 1961 foi inaugurado o Cine Moinhos de Vento (rebatizado de Cine Coral em 1964), em frente às antigas tribunas do desativado hipódromo (fig.8).

Na mesma época o depósito de bondes da Carris, localizada na esquina da Rua Dr. Timóteo com 24 de Outubro, foi demolido, e em seu lugar surgiu a primeira galeria comercial fora do Centro, recebendo a denominação inédita de

Shopping Center, e, para reforçar a permanência de sua ligação com as classes de maior poder aquisitivo, a estrutura de clubes montadas no bairro continuavam promovendo eventos de grande vulto.

No início da década de 1970, a administração do Prefeito nomeado Thompson Flores (1969 a 1975) teve, para conseguir se adaptar a explosão dos automóveis no Brasil, que executar uma grande quantidade de construções de grande porte nessa época, que totalizou 8 viadutos e o túnel da Conceição de 150 metros em um sentido e 250 metros de outro. Nesse processo, em 1975 foi completado o anel da 1ªperimetral e executados 7km da 2ªperimetral. – o culto ao concreto.

O culto ao concreto da década de 1970 também se reflete nos Parques públicos estudados: o Parque farroupilha recebeu fechamento e brinquedos de cimento nas áreas infantis; e o Parque Moinhos de Vento foi construído com grande presença de estruturas de concreto aparente, principalmente escadas e na área de zeladoria e banheiros.

Para o desenvolvimento do trabalho será importante relatar essas mudanças, pois foi nessa completa modificação estrutural de proporções inimagináveis nos dias de hoje que o Parque Moinhos de Vento surgiu. Um ano depois da posse do prefeito de Porto Alegre, em 1970 foi lançado pelo regime militar o Plano de Metas e Bases, e em 1972 o Plano Nacional de Desenvolvimento, ambos previam a realização de grandes obras de infraestrutura (hidrelétricas, barragens, rodovias), não só em nível nacional, mas também nas áreas metropolitanas brasileiras.

Retomando um pouco da vida comunitária que existia no bairro nesta época, e a sua intensa ligação com a atividade residencial, se podia ver nas

ruas, ainda, situações em que os moradores se reuniam, talvez um costume ligado à formação da cidade, no qual permanecia algum sentido de vizinhança. Uma delas, que durou até princípios dos anos 70 era a fogueira para comemorar a festa Junina.

A madeira vinha das casas que estavam sendo reformadas ou demolidas no bairro, cedendo lugar aos edifícios. O calor da fogueira amenizava o frio reinante, permitindo que adultos, jovens e crianças se encontrassem nas ruas. Copos de Quentão eram oferecidos aos vizinhos e conhecidos. Lentamente, porém, foi sendo deixada de lado, devido à modernização do Estado, e à conseqüente sofisticação das opções de lazer. Além disso, a tevê presente, ao contrário de outras regiões da cidade, em todos os lares do Moinhos desde os anos 60, se tornou colorida em 1972. Por volta dos anos 70, portanto, já não havia fogueiras no Bairro. (BISSÓN, 2008)



Figura 81 - Área vazia e abandonada após a saída do hipódromo (fotografada na esquina da Rua Comendador Caminha em direção à Rua Mostardeiro)
Fonte: Jornal Zero Hora, 14/07/1971, capa

Após a transferência do Hipódromo a área do Parque passou por um período de abandono (figura 80). Esse abandono pode levar a crer que a fragilidade das relações de poder do seu entorno ali estivessem representadas, ou pareceu indicar que questões mais importantes deveriam ser tratadas antes de se pensar no futuro daquela vasta área baldia.

Complementando esse cenário, como relata Bissón (2008), a miséria se fazia muito presente no bairro Moinhos de Vento através dos chamados “malouqueiros”, pessoas maltrapilhas, sujas e invariavelmente barbudas e cabeludas, os chamados atualmente de moradores de rua. Era corriqueiro também que mulheres acompanhadas de crianças pequenas batessem nas portas pedindo comida e roupas, pedido que era freqüentemente atendido, pois “a pobreza não era temida pela elite naqueles anos porque não era diretamente associada à criminalidade”.

Esse processo relatado por Bissón é confirmado em outra fonte de pesquisa, o trabalho de Carvalho e Weimer (200-), vinculada ao Núcleo de Antropologia e Cidadania da UFRGS. Nele, é comentado que a região da chamada bacia do Mont Serrat (bairros Auxiliadora e Mont Serrat), que fica próxima ao bairro Moinhos de Vento, era um local com uma fama não muito boa:

Hoje, o lugar está modificado, mas, se bem considerarmos, vamos constatar que nem tanto assim! Ainda é o Mont Serrat das correrias e dos tipos pitorescos e desordeiros de todos os tempos. Uma época houve, no entanto, que visitar essa bacia era uma aventura! Aí era o lugar, famigerado e temido, onde o arruaceiro fazia de dia e pagava de noite! Quantas histórias tenebrosas saíram daí, umas inspiradas nas aperturas da baixa malandragem da cidade e outras bem mais alimentadas pelos esfuziantes valores da boa cachaça (SANHUDO, 1975, p.112 apud CARVALHO e WEIMER, [200-], p.83)

O projeto do Parque Moinhos de Vento surgiu nessa área que passou por um processo de abandono quase total durante mais de dez anos. Ele foi o

auge de uma época em que o bairro, consolidado em uma realidade republicana de inspiração positivista e representada pela arquitetura eclética, assistiu a uma série de demolições dos seus palacetes nos anos próximos e durante a década de 1970.

Esses casarões foram sendo sistematicamente substituídos por prédios residenciais com linhas derivadas diretamente do “movimento moderno”, ou a representação do novo. Esse ambiente era tão envolvente que,

“Naqueles tempos, crianças e adultos, jovens e idosos, ricos e pobres e até direitistas e esquerdistas olhavam com incontida admiração para aqueles gigantescos caixotes que começavam a tomar conta da paisagem do bairro. Afinal de contas, eles eram as provas concretas de que o Brasil estava se tornando o país moderno (leia-se parecido com os EUA) que todos, há muito tempo, desejavam que ele fosse.” (BISSÓN, 2006, p.159)

O grande vazio urbano sem utilização, decorrente da transferência do hipódromo, significou para o mercado imobiliário um local de extremo valor. Na década de 1960 a área do bairro já estava passando por um processo constante de valorização, e um terreno daquelas dimensões ali localizado se tornava alvo certo de investidores. A idéia de lotear a área para a implantação de um condomínio de luxo não tardou a aparecer e a disputar espaço com a comunidade local que queria a implantação de um Parque público. O Jornal Zero hora da época traz uma pequena nota intitulada “Prado”, tratando do assunto:

A Comissão encarregada pelo prefeito Sereno Chaise de estudar o problema da desapropriação da área do Antigo Prado Moinhos de Vento entregou o relatório sobre o assunto, apresentando três alternativas. A primeira sugere a utilização total da área para Parque; a segunda, liberar 60% para o Jockey, a fim que loteie ficando os restantes 40% para a construção de um Parque pelo município; e, a última sugerindo a liberação total do imóvel desapropriado, devendo a prefeitura utilizar a verba da desapropriação – cerca de 500 milhões de cruzeiros – na desapropriação de áreas esparsas pela cidade, para a construção de vários Parques em diversos pontos da cidade. O processo foi entregue pelo Sr. Célio Marques, ao seu assessor de engenharia, Sr. Márcio Duarte para dar parecer. (Jornal Zero Hora, 16/05/1964, p.6.)

Conforme relata Bissón (2008), sabendo da possibilidade de lotear o espaço, a comunidade local se mobilizou e fez chegar até a Câmara Municipal a sua posição contrária a tal possibilidade. Com o apoio de alguns parlamentares que defendiam o uso do local como Parque público, conseguiram que, através da proposta elaborada formalmente pelo então Vereador Germano Petersen Filho, que a área fosse urbanizada e destinada para a criação do Parque Moinhos de Vento. Em setembro de 1962, o prefeito José Loureiro da Silva assinou o decreto que determina a desapropriação da área para tal fim. Porém, como o próprio artigo do Jornal indica, a troca de Governo, para outro partido, atrasou o processo, pois esse ainda não havia aceitado totalmente a idéia imposta pelo seu antecessor.

A implantação efetiva do Parque precisou passar por uma série de percalços, até que fosse realmente resolvida. Como descreve o mesmo autor, o PTB, partido de presença majoritária na Câmara, obstruía a liberação da verba para a construção, “alegando” que o bairro era de elite e que, se recursos financeiros fossem disponibilizados, não poderiam ser ali aplicados. A situação só começou a mudar quando o Rotary e o Lyons Club se engajaram na defesa do Parque, ou seja, quando os tradicionais moradores do bairro, composto desde suas origens, por pessoas influentes na sociedade, resolvem se envolver no caso.

Uma conseqüência desse envolvimento foi a reunião realizada no Grêmio Náutico União, em abril de 1967, na qual Assembléia Comunitária Pró-Parque discutiu o caso diretamente com o prefeito Célio Marques Fernandes (ARENA), que compareceu acompanhado dos vereadores do MDB Alceu Collares, João Satta e José Aloísio Filho. Nove dias após a assembléia, o

Legislativo Municipal aprovou os recursos necessários para a construção do Parque e para o prolongamento da Av. Goethe até a 24 de Outubro.

Baseada na necessidade já detectada de melhorar as conexões com a região metropolitana e também o sistema de transportes e circulação da cidade, foram formados grupos de estudos para a elaboração de projetos urbanísticos, e criados dois novos órgãos encarregados de planejar e executar as obras urbanas: a Secretaria Municipal de Obras e Viação e o Gabinete Municipal de Planejamento. Para reorganizar a malha viária propunha-se a criação de novas avenidas perimetrais e o alargamento das antigas, para interligar os bairros ao centro, e também, a construção de viadutos e túneis que facilitassem o tráfego urbano e a criação de novas áreas verdes.

Além da 1ª perimetral foram alargadas e asfaltadas uma série de vias, entre elas a Osvaldo Aranha, Bento Gonçalves, Cristóvão Colombo, Benjamin Constant, Assis Brasil com a execução do viaduto Obirici, etc. E ainda foram abertas as estradas da Cavalhada, Lami, Lomba do Pinheiro, Belém Velho e Serraria, e a foram feitas, juntamente com as vias, instalações de saneamento, eletrificação e iluminação.

Fazendo parte ainda dessas realizações não se pode esquecer a recuperação das praças e espaços públicos da cidade, nos quais a padronização proposta ficou mais clara. O concreto, como já fora mencionado, foi o “grande astro” das intervenções do período, entrando nos espaços públicos através de desníveis de terreno e mobiliário urbano. E, ainda nesses locais, foram colocadas uma série de obras de arte de grande porte, com o destaque para a obra implantada no Parque Moinhos de Vento de autoria de Carlos Tenius, em homenagem ao Marechal Castelo Branco. Também foi o

período de construção do polêmico Muro da Avenida Mauá, continuando um sistema de diques implantados compondo uma defesa contra as enchentes do Guaíba.

É claro que tais medidas baseadas em uma atitude autoritária e impositiva sofreram diversas críticas, e ainda hoje sofrem, mas daquela Porto Alegre apenas as recordações e as publicações históricas restaram. A cidade abandonava de uma hora para a outra, através de sua transformação em um grande canteiro de obras, não apenas os seus bondes e suas ruas estreitas e um tanto congestionadas, mas também parte de seu passado e de seu imaginário para uma grande parcela da população. Porém, alguma coisa da cidade dos bondes acaba permanecendo e “novas memórias” são construídas com a geração posterior. A geração nascida e criada em meados da década de 1970 poderá até achar impensável a cidade sem o Parque Moinhos de Vento, sem o auditório Araújo Viana, ou sem o Planetário.

Durante 1971 e 1982, o que se destacou foi a inauguração do Parque Moinhos de Vento e a já afirmação do Parque Farroupilha como um dos principais Parques de lazer da cidade.

No local onde antigamente estavam as tribunas do hipódromo, área abandonada, foi instalado temporariamente um tobogã. O tobogã surge na cidade como um novo divertimento (fig.81). O brinquedo tornou-se uma verdadeira febre, com filas gigantescas de crianças e adultos querendo ter seus 30 segundos de descida rápida.



Figura 82 – Tobogã existente no local do atual Parque Moinhos de Vento, frente para a Rua 24 de Outubro
Fonte: jornal Zero Hora, 14/07/1971, p.6

Porém, como explica Bissón (2008), a sua falta de ineditismo, e a falta de variação da brincadeira fez com que seu sucesso não passasse de 2 meses, sobrevivendo ainda um tempo para depois ser fechado, fato que ocorreu mais cedo ou mais tarde com os outros tobogãs da cidade.

Essa fase de abandono do espaço do futuro Parque, como já foi colocado, coincidiu com essa fase de reestruturação política, econômica e social em nível nacional, tendo seus reflexos diretos no espaço em questão. No próprio episódio da legalidade, o bairro Moinhos de Vento apareceu como protagonista, pois, suas residências, ou palacetes ecléticos, abrigavam as pessoas mais influentes da cidade, com representantes do setor industrial, agrícola e de associações de classe. Como coloca Bissón (2008) “Brizola tinha razão, havia muita riqueza e poder nos “altos” do Moinhos de Vento”.

Em um cenário de intervenções jamais vistas na cidade, foi criado o Parque Moinhos de Vento. A data é 09 de novembro de 1972. Nela, o prefeito Thompson Flores assinou o decreto 3703, inaugurando e o “batizando”

oficialmente. Quando inaugurado, não passava de uma grande extensão de areia com poucas árvores e apenas alguns locais gramados, pois a conclusão de suas obras ocorreu apenas dois anos depois, em 1974.



Figura 83 – Inauguração do Parque. A esquerda o Colégio Estadual Uruguai. A direita prédios da 24 de Outubro ao fundo.

Fonte: Jornal Zero Hora, 12/11/1972, p.6

Legenda que acompanha as imagens:

Ontem, às 10:00, Telmo Thompson Flores inaugurou o Parque Moinhos de Vento, a segunda parte do Grupo Escolar Uruguai e o trecho da Segunda Perimetral que corta o Parque. No palanque estavam autoridades e convidados especiais, ouvindo o discurso do Secretário de Obras e Viação, Plínio Almeida, que explicou muitos detalhes das obras.

Depois dos dados técnicos, falou sobre a importância do Parque Moinhos de Vento, dizendo acreditar que sua reformulação é um grande passo na recuperação de espaços verdes em Porto Alegre, e um considerável fator de humanização da cidade. O prefeito também disse algumas palavras e logo foi descerrar a fita simbólica do Grupo Escolar Uruguai. Encerrando a Inauguração as autoridades percorreram as instalações da escola, o Parque e o trecho da Segunda Perimetral

Em termos de estrutura viária, que tem suas conseqüências diretas na região, o trecho da Perimetral, a atual Avenida Goethe, gerou algumas alterações. As Ruas Mostardeiro e 24 de Outubro começaram a configurar um sistema binário de trânsito, a primeira continuou a ter sentido centro-bairro, e a segunda com sentido inverso, ou seja, mão única da Olavo Barreto Viana até a Ramiro Barcelos⁴⁸.

Como informa o Jornal Zero Hora (12/11/1972), a construção do Parque iniciou em 18 de agosto de 1971, um pouco mais de um ano antes da inauguração, e teve duas secretarias envolvidas: o lado dedicado aos esportes,

⁴⁸ Jornal Correio do Povo, 10/11/1972, p.26

com a presença do Colégio, ficou a cargo da Secretaria Municipal de Educação e Cultura; o outro lado, mais voltado para o lazer ficou sob responsabilidade da Secretaria Municipal de Obras e Viação. A empresa que venceu a concorrência para a terraplenagem foi a Empreiteira Irmãos Garcia e Companhia, e a iluminação ficou a cargo da Empresa Brasileira de Engenharia S/A. Apesar de passar do prazo estipulado inicialmente, 120 dias, a sua construção foi, até certo ponto acelerada pela necessária inauguração do trecho da Perimetral.

O projeto do Parque foi realizado pelo Arquiteto José Morbini, que também projetou, a Praça XV de Novembro⁴⁹, e, em parceria com o Arquiteto Moacyr M. Marques e a Arquiteta Lygia Botta o Plano Piloto para o Parque Saint'Hilaire⁵⁰. No memorial justificativo do Parque, o arquiteto explicou sua construção relacionando-a a falta de áreas verdes na cidade, pois “o espaço aberto adquire uma função social, de grande importância no contexto da vida urbana. A cidade de Porto Alegre apresenta alarmante insuficiência de área verde: tem apenas um metro quadrado de área por habitante, que equivale a um déficit de no mínimo 90%”⁵¹. Cabe lembrar que a área esportiva ficou sob responsabilidade da Arq. Ana Maria Godinho Germani.

⁴⁹ Fonte: Quapá: Quadro do Paisagismo no Brasil.

⁵⁰ Fonte: Moojen e Marques Arquitetos Associados.

⁵¹ Jornal Zero Hora, 14/07/1971, p.2

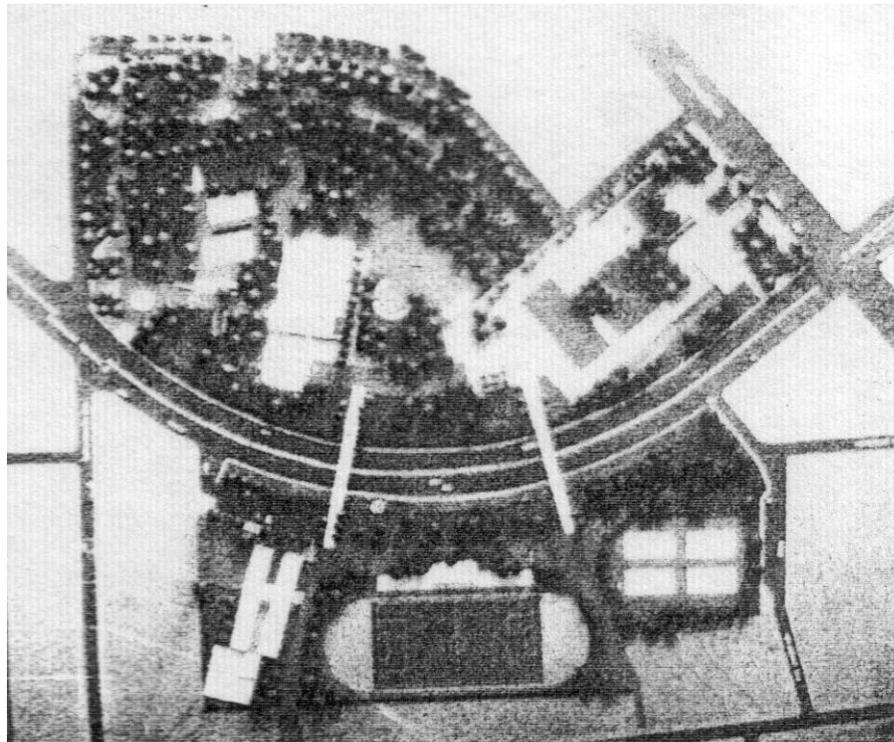


Figura 84 – Projeto Original do Parque
Fonte: Jornal Zero Hora, 14/11/1971, p.3

Como se pode observar no projeto original (fig.83), o arquiteto previa duas passarelas interligando as áreas do Parque, ou seja, criaria uma conexão direta com o outro lado do Parque que, por sua vez conectariam a Travessa Angustura e outra passagem simetricamente posicionada a ela, ambas desembocando na Av. Quintino Bocaiúva. Ou seja, originalmente a proposta seria mais conectada, mesmo que o projeto tivesse a dificuldade de tratar com a divisa já consolidada com essa última rua mencionada. O próprio arquiteto defendia as duas passarelas ressaltando que, além de manter o contato visual com o outro lado, diminuiria sensivelmente o ruído dos veículos.

Quanto às atividades, o projeto previa a concentração de quase todos os equipamentos urbanos na atual área de lazer, pois, como o próprio arquiteto defendeu “as atividades sociais e de lazer situam-se no espaço que fica junto a Rua 24 de outubro, de cuja vida social-cultural procura ser um prolongamento natural”.

Dentre os espaços projetados podemos identificar alguns que não foram executados posteriormente, apesar da essência espacial do Parque ter sido mantida. A área pavimentada que hoje está o monumento a Castelo Branco teria nos seus diferentes níveis um espelho d'água para a prática do nautimodelismo e um bar-restaurant. Outro espaço que o projeto contempla é uma plataforma multifuncional, que ocorreria no centro do Parque, possivelmente a esquerda da passarela hoje existente, e duas quadras de futebol de salão. Essas últimas possivelmente executadas e substituídas posteriormente, pois aparecem no levantamento planialtimétrico de 1982. O local hoje é apenas uma área de passagem pavimentada com saibro.

Em declaração feita ao Jornal Zero-Hora, se pode identificar, em um dos trechos, a intenção paisagística do arquiteto, e, em outro, o conceito que o arquiteto buscava ao projetar o Parque. Quanto ao paisagismo ele explica que:

A vegetação de porte que será usada no Parque formará linhas e manchas coloridas que denunciem as formas principais da composição, além de acentuar as diferentes florações anuais, extensos gramados ajardinados e arborizados resguardam o Parque dos ruídos e ofuscamento de veículos que trafegam pela perimetral. (MORBINI, 1971, in: Zero-Hora 14/07/1971)

E no conceito buscado o arquiteto afirma que:

Esta forma de conceber o espaço verde obrigou aos arquitetos, urbanistas e paisagistas ao estabelecimento de processos científicos, quanto a sua distribuição na malha urbana com relação a composição etária e a densidade demográfica da população citadina. (MORBINI, 1971, in: Zero-Hora 14/07/1971)

De acordo com as declarações do próprio projetista do Parque, se pode identificar a influência do urbanismo moderno no que se refere à sua setorização e à especialização das funções. Na qual podemos observar um dos lados dedicado exclusivamente para atividades esportivas, e o outro deles com

claras características e elementos compositivos que indicam sua dedicação ao lazer contemplativo.

Após a implantação do Parque, mais precisamente entre 1972 a 1976, conforme relata Bissón (2008), os chamados Rachas de automóveis eram comuns em suas cercanias. Toda essa atividade relacionada ao automóvel acabou tornando o Parcão e as ruas no seu entorno um “badaladíssimo point”, principalmente entre os anos de 1976 e 1978. A isso a imprensa definia um período de “deterioração do Parque Moinhos de Vento”, pois o barro estava tomando conta de todo o Parque pela quantidade de pessoas reunidas no local. Porém, não tardou para que essas “brincadeiras” se tornassem mais perigosas e barulhentas, o que ocasionou a forte repressão policial que fiscalizava estas atividades em toda a cidade, e, em 1979, um ano depois, com a “abertura política”, aquelas atividades foram plenamente esquecidas, como se o cenário já não comportasse mais tais rebeldias.

Em abril de 1979, em área contígua a Avenida 24 de Outubro, e apesar da abertura política, foi inaugurado o monumento em homenagem ao Marechal Humberto de Alencar Castello Branco, o primeiro presidente do regime militar. A estrutura de aço medindo 28 metros de altura, do escultor Carlos Tenius, teve o efeito simbólico de deixar bem claro que, apesar de tudo, os militares ainda permaneciam no poder. A obra representa o encontro do Exército com o povo, o que acabou dividindo opiniões na época, ambas contrárias, os indignados e os bem humorados; “Os primeiros consideraram a peça uma apologia ao autoritarismo. Os segundos julgaram que se tratava de uma

representação bastante fiel de Castelo Branco, já que o monumento parece possuir cabeça e pernas, mas não pescoço...”⁵².



Figura 85 – Monumento à Castelo Branco (local das antigas tribunas do hipódromo e do tobogã)
Fonte: autor

A análise dos fatos até o momento nos leva a afirmar que a inauguração do monumento em homenagem a Castelo Branco foi o marco que ratificou o sucesso da implantação do Parque. Além da polêmica gerada, ele serviu de fechamento para o projeto, funcionando como o último traço de um processo que iniciou-se oficialmente sete anos antes.

Esta fase, de acordo com História Ilustrada de Porto Alegre, acabaria apenas na administração posterior, de Guilherme Socias Villela, com a conclusão dos últimos aterros na margem do Guaíba, a consecutiva implantação do Parque Marinha do Brasil e, posteriormente, já na década de 80, com a inauguração do Viaduto Ildo Meneguetti, sobre a Rua Vasco da Gama. Obras desse porte, se é que tal comparação pode ser feita devido às dimensões e áreas envolvidas, só voltariam a acontecer cerca de vinte anos

⁵² BISSÓN (2008, p. 175.)

depois, no início dos anos 2000 com a abertura da 3ª Perimetral, e com a execução do conduto forçado Álvaro Chaves.

Como explica Bissón (2008), para dar aporte financeiro a uma reordenação urbana de tão elevado porte, somente um contexto econômico de expansão seria possível. Era isso que ocorria no final da década de 60 e início da década de 70. O período conhecido atualmente como o “milagre econômico”, teve uma pujança e uma sede pela renovação que atingiu quase todos os setores da sociedade, e que, como foi relatado anteriormente nas reformas que Porto Alegre sofreu, teve suas consequências diretas sobre o patrimônio histórico das cidades. Tudo o que era “velho”, ou fizesse referência ao passado, deveria ser substituído, ou, no caso das construções, demolidas para darem lugar às novas.

Complementando o cenário, Bissón (2008) acrescenta que os Parques públicos na época passaram a concentrar a vida urbana, o que ocorria no Parque Farroupilha, com seu brique (inaugurado em 1978), que já estava consolidando sua tradição posterior, e nos outros novos Parques urbanos como o Parque da Harmonia, Parque Marinha do Brasil e Parque Moinhos de Vento. Esse último, por uma diversidade de questões já explicitadas, configurado como o reduto da Elite. Os redutos de bares também foram retomados, uma situação que parecia lembrar as características do ambiente boêmio de Lupicínio Rodrigues e tantos outros. Porém, novos “tipos” foram se somar aos frequentadores, como os Yuppies, darks e punks. As regiões de concentração desses bares estavam divididas entre a Cidade Baixa, o Bom Fim e a Rua 24 de Outubro, o que ainda hoje acontece nestas áreas e em suas proximidades.

Retornando um pouco no tempo, e “desconstruindo” o cenário atual de

redução da elite, alguns acontecimentos vão ajudando a entender esse processo. Um desses fatores relevantes foi a instalação do Shopping Moinhos de Vento e seu hotel, o Sheraton em 1997. Relevante porque ratificou o que já vinha ocorrendo, pois tais empreendimentos dificilmente se instalariam em locais que não dariam o seu devido retorno financeiro. E, em termos de cidade, seguem a lógica de área de abrangência e público alvo, já adotada desde a década de 1980 com a descentralização do comércio e dos serviços da área central da cidade. Uma consequência oriunda da falta de segurança dessa área, até então o maior local de aglomeração de estabelecimentos comerciais, e a comodidade gerada com o automóvel.

Retornando um pouco mais no tempo, direcionando o estudo para a fundação do Parque, vemos que já na década de 1970, e início dos anos 1980, algumas mudanças contribuíram muito para a mudança do perfil do bairro Moinhos de Vento. O deslocamento do núcleo da elite para o bairro Bela Vista e suas imediações começa a ficar visível, pois os grandes empresários e fazendeiros que residiam no bairro acabaram vendendo suas empresas e terras, ou simplesmente não tiveram seus negócios continuados por seus descendentes.

Na virada do século XXI, portanto, as novas estrelas do bairro não seriam mais os fulgurantes sobrenomes que nele residiam, marcas registradas das indústrias pioneiras ou de grandes estâncias. Ainda que pessoas de posses continuassem a residir no Moinhos, ele ganharia destaque na cidade pela presença de um novo segmento e alimentação e da diversão. (BISSÓN, 2008)

É difícil identificar uma única causa que tenha determinado a aceitação, de certa forma, rápida do Parque uma questão que será tratada ao seu devido tempo com um maior aprofundamento, porém, um dos fatores pode ter aparecido nessa época. Nos anos 70 estava em voga o “Cooper”, expressão

utilizada pelo médico Keneth Cooper que consistia em correr 1200 metros em 20 minutos. Uma atividade que apontava o recém criado Parque como o local mais adequado para essa prática, apesar de inicialmente ser praticado apenas por uma minoria. Esse cenário se modificaria em pouco tempo, pois, o hábito, além de ser importada dos EUA, uma referência cultural muito forte na época, viria acompanhado pelo surgimento de outro estabelecimento voltado para a prática de exercícios: A academia. Sendo que a primeira delas foi implantada em 1980, em frente ao Parque.

Voltando para os anos 2000, na questão econômica, a época trouxe para o entorno do Parque Moinhos de Vento uma aplicação massiva de investimentos em estabelecimentos comerciais. Cabe lembrar que este processo iniciou na década de 70 com a instalação de grifes de alta costura.

Outra modificação que ocorreu ainda ligada às atividades da região, foi no caso dos profissionais liberais. O local que antes servia de moradia para eles acabou sendo seu local de trabalho, principalmente de consultórios médicos. Seguindo essa lógica não pode passar em branco a data de 1995, com a abertura do Café do Porto, na Rua Padre Chagas, o primeiro estabelecimento desse tipo, que marcou a transformação da região. Unindo o processo de estabilização econômica, ao aumento do consumo dessa classe profissional, e aos seus hábitos, vemos um processo que se retroalimenta. Com enorme sucesso do primeiro café, outros bares se instalaram no local e, de uma hora para a outra, o local acabou virando um “point” da cidade, principalmente para a classe média e média alta, que, juntamente com a ocupação das Ruas Fernando Gomes e Padre Chagas, fazem a chamada

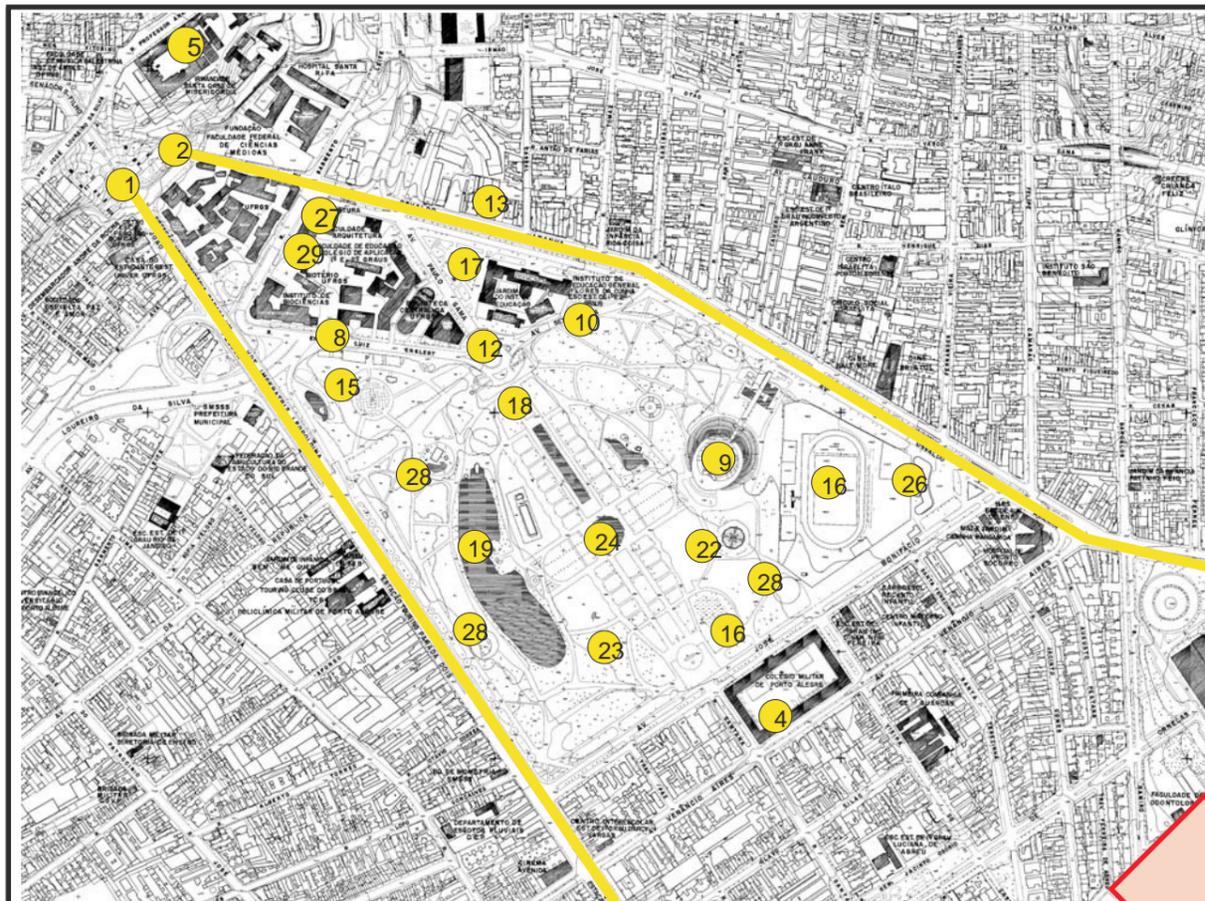
“calçada da fama”⁵³.

Voltando ao Parque, sem perdê-lo em todo esse contexto, identificamos uma série de atividades realizadas no início dos anos 90, cujo local serviu de Palco: concertos musicais anuais, feiras de flores, a Maratona de Porto Alegre, entre outros, e até mesmo como sede de jogos da Copa Davis de Tênis em uma arena montada sobre o campo de futebol (fig.17). Atividades que o colocaram como uma das áreas de lazer mais importantes da cidade, situação reforçada pela mídia através de reportagens em diferentes veículos de comunicação que o utilizam como cenário de fundo.

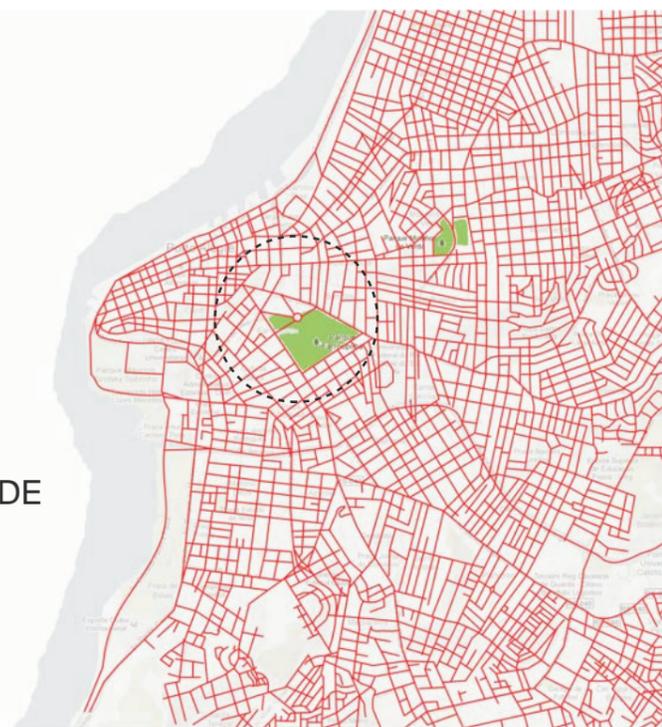


Figura 86 – Vista aérea do Parque Moinhos de Vento em época de Copa Davis
Fonte: Henrique Amaral – Porto Alegre vista do céu, 2006

⁵³ BISSON (2008).



PARQUE FARROUPILHA - 1982



ÁREA DA CIDADE EM 2009

LEGENDA

1. Av. João Pessoa
2. Av. Osvaldo Aranha
3. Rua Independência
4. Colégio Militar de Porto Alegre
5. Santa Casa de Misericórdia
6. Parque Farroupilha
7. Praça Dom Feliciano
8. Av. Luiz Englert (trecho com recuo para estacionamento em 196-)
9. Mercado do Bom Fim
10. Av. Setembrina
11. Praça da Conceição
12. Largo Prof. Francisco B. da Rocha
13. Igreja N.S. do Bom Fim
14. Faculdade de Medicina da UFRGS
15. Jardim Paulo Gama
16. Monumento ao Expedicionário
17. Instituto de Educação
18. Eixo Monumental
19. Lago
20. Recanto Solar
21. Recanto Oriental
22. Recanto Europeu
23. Recanto Alpino
24. Fonte
25. Diretoria de Praças de Jardins
26. Auditório Araújo Vianna (196-)
27. Escola de Arquitetura da UFRGS
28. Brinquedos Infantis
29. Campus Central da UFRGS

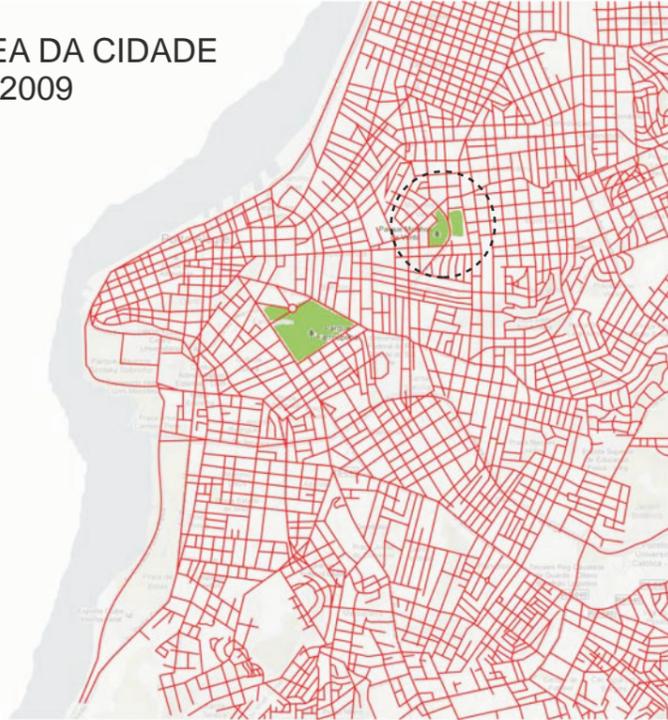
PARQUE FARROUPILHA - 2009



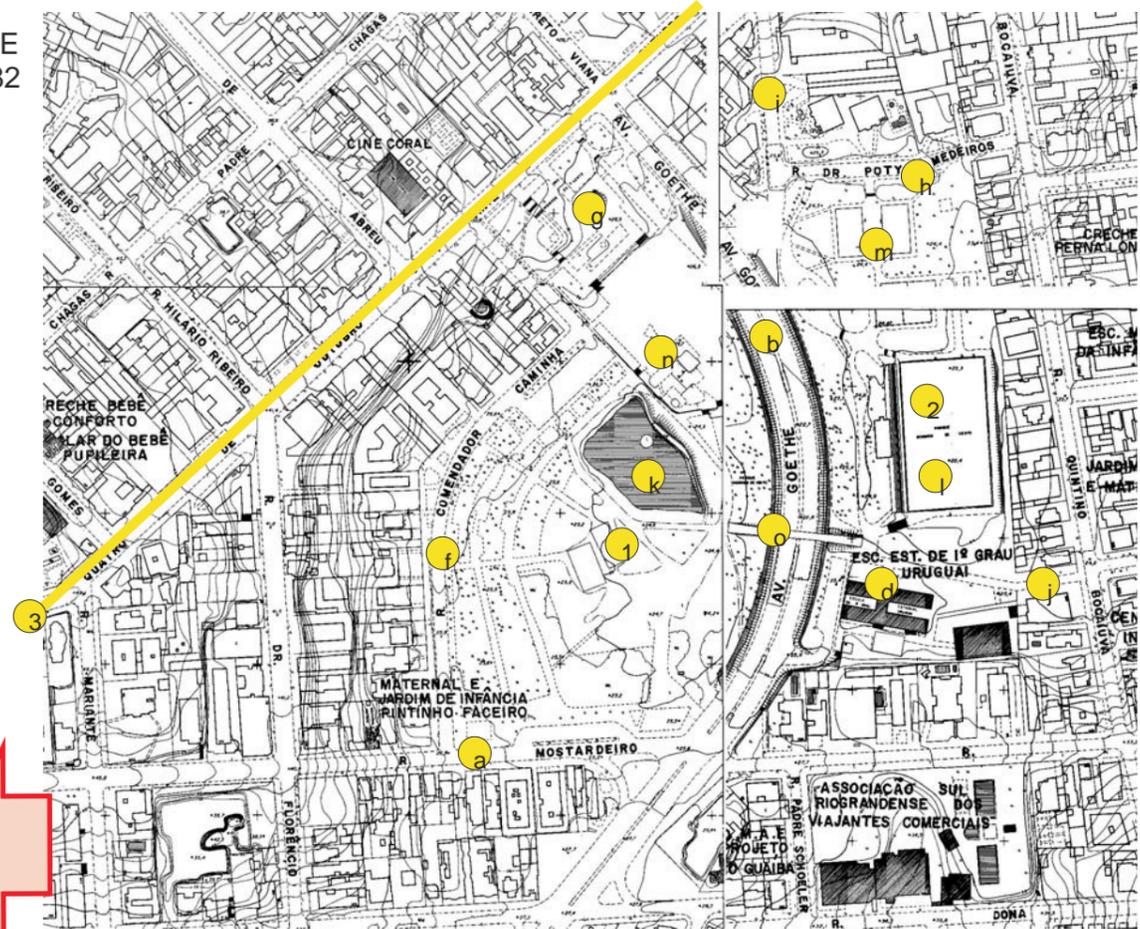
MUNICÍPIO DE PORTO ALEGRE, Imagem de Satélite - Detalhe do entorno ao Parque Farroupilha - Realização: MapLink/TeleAtlas. Disponível em: Google Earth - colorido, altitude do ponto de visão 1,26km - data da imagem: 07/01/2009.

2009

ÁREA DA CIDADE EM 2009



PARQUE MOINHOS DE VENTO - 1982



PARQUE MOINHOS DE VENTO - 2009

LEGENDA

- 1. Parque - Atividades de Lazer
- 2. Parque - Atividades Esportivas
- 3. Rua Vinte e Quatro de Outubro
- a. Rua Mostardeiro
- b. Av. Goethe (196-)
- c. Prado Independência (1956) Parque Urbano (196-)
- d. Área reservada para Escola (196-)
- e. Escola Estadual de 1º grau Uruguaí (1982)
- f. Grêmio Football Portoalegrense (1941)
- g. Lotes, construções (1956)
- h. Parte cortada pela Av. Goethe (196-)
- i. Travessa Comendador Caminha
- j. Acesso ao Hipódromo e tribunas(1956)
- k. Tobogã (1971)
- l. Monumento à Castelo Branco (1982)
- m. Rua Dr. Poty Medeiros
- n. Rua Dr. Timóteo
- o. Acesso de pedestres
- p. Lago
- q. Campo de futebol
- r. Quadras de futebol
- s. Brinquedos infantis
- t. Passarela de pedestres

Na comparação entre o levantamento aerofotogramétrico de 1982 e a imagem de satélite de 2009, devido a densa vegetação existente nos Parques não se consegue detectar muitas modificações. A área do Moinhos não tem nenhuma visível, e na área do Parque Farroupilha se observa a cobertura instalada do auditório Araújo Vianna e o Mercado do Bom Fim aparece com área ampliada em direção à pista de corridas e campo de futebol.

Os Parques estudados em sua evolução histórica chegam até a primeira década do século XXI como os principais locais de lazer do morador de Porto Alegre. O Parque Farroupilha consolida sua formação histórica ligada à um área de caráter público mesmo com adaptação de seus usos conforme a época da cidade.

Pode ser que, na origem, as distintas intervenções realizadas no Parque Farroupilha, seguindo o lugar comum da história dos jardins, buscassem expressar as idéias das elites, com a conseqüente exclusão das camadas sociais de baixa renda. Hoje, no entanto, o Parque é freqüentado por todos. Além disso, a sobreposição de projetos e o fato de se constituir um fragmento de outra época inserido no tecido urbano de Porto Alegre são compreendidos pelos usuários, que interagem com o espaço e o adaptam às necessidades atuais. (LUZ e OLIVEIRA, 2000)

O Parque Moinhos de Vento também pode ser visto hoje como um dos mais procurados locais de lazer do portoalegrense, porém, sua gênese, como foi relatado durante esse embasamento histórico, é vinculada às elites da cidade, uma situação que se manteve por quase todo o seu período de existência.

No intuito de entender como a evolução histórica destes Parques ocorre vinculada à própria evolução da cidade, e como esta deixa seus vestígios, ou marcas do tempo materializadas nestes locais, suas plantas atuais serão analisadas. Esta análise é baseada em uma compilação de todos os mapas já estudados procurando identificar em que época seus elementos se formaram, e

quais as “camadas” históricas ainda podem ser vistas. Em linguagem mais contemporâneo, serão identificados os “layers” vinculados à sua formação tendo como base os vestígios registrados na cartografia.



Mapa 37 – Parque Farroupilha – Mapa de formação histórica
Fonte: autor

O mapa de formação histórica do Parque Farroupilha demonstra que a delimitação de sua área, mesmo antes de seu uso oficial como Parque público, ocorre basicamente até 1906, com redução de área em 1929, mas esta sobre um traçado pré-existente e que já indicava tal fato. O seu traçado interno definitivo ocorre entre 1932 e 1956, porém, já em 1906 se percebe que o eixo monumental já estava indicado. Neste sentido a exposição do centenário farroupilha vem para unir todas estas épocas históricas em uma linguagem comum.



Mapa 38 – Parque Moinhos de Vento – Mapa de formação histórica
 Fonte: autor

O Parque Moinhos de Vento, de formação mais tardia do que o Parque Farroupilha, apresenta como resquício mais antigo na cartografia a delimitação da Rua Mostardeiro, prolongamento da Av. Independência, e a Estrada dos Moinhos, de 1833 e 1888, respectivamente. Após esta época pode-se dizer que um dos grandes responsáveis pela formação atual do espaço do Parque foi o hipódromo, o que se percebe pela marcação das datas de 1896, pela definição das ruas Comendador Caminha e Poty Medeiros, servindo como acesso de serviço, e 1956, na qual as tribunas (atual área do monumento á Castelo Branco), e a área das cavalariças (atual área que divide o Parque com as ruas Cel. Bordini e Mostardeiro), praticamente selam seu espaço. O mapa de 1982 demonstra apenas o tratamento da área para a função de Parque

público, com apenas algumas modificações no traço interno e projeto original marcadas no mapa de 2009.

Na observação da formação dos dois Parques o que é comum é a construção histórica do espaço pela cidade, ou, na definição de Aldo Rossi, a arquitetura da cidade. Outra consideração interessante é que em ambos houve uma consolidação de uso que desde os primórdios se tornou público. No Farroupilha o uso inicial surge como área de acampamento para quem vinha à cidade, como campo para os animais que forneceriam a carne no abastecimento urbano, depois como área militar e, por fim, com os usos do velódromo, jardim público, touradas, local de exposições, até o Parque atual. No Moinhos de Vento inicia com local de festas para os funcionários de Mostardeiro, depois utilizado como Prado, Hipódromo, Tobogã, e por fim, consolidado como Parque Público. Funções que em ambos foram se direcionando cada vez mais para o lazer da população.

6 CONCLUSÃO

Durante o desenvolvimento do trabalho, os Parques Farroupilha e Moinhos de Vento foram estudados na busca do entendimento das características que compõem a sua urbanidade. De acordo com Hillier et. al. (1983), os seus componentes seriam a Condição Global (configuração urbana, condição de rede), a Condição Local (publicização do espaço, possibilidade de gerar comunidades virtuais), e a questão voltada para a Arquitetura, na sua relação direta entre os espaços privados e públicos, entre as barreiras e as passagens. Para analisar estas condições foram utilizados referenciais teóricos que tratam da questão urbana de diferentes pontos de vista, e que podem ser aplicados nas três condições propostas. As teorias utilizadas foram as desenvolvidas por Hillier et. al. (1983), denominada de Sintaxe Espacial, na qual a base é a co-presença das pessoas no espaço; Kevin Lynch (1997), baseada na Imagem ambiental; Gordon Cullen (1983) e a Visão Serial; e, por fim, Aldo Rossi (2001) com base nas permanências e na cidade vista como uma construção feita pelo tempo. Na busca da conexão conceitual entre os autores tratados, o quadro proposto na introdução será retomado, e, com ele, a ligação entre as teorias.

Para a aplicação destas teorias nos Parques públicos de Porto Alegre foram feitas análises baseadas em mapas axiais, mapas da forma visual, mapas de percurso e as visões seriais, e, por fim, a análise histórica fundamentada na cartografia e na própria história da formação dos Parques.

Nas observações da malha urbana, se constatou que Porto Alegre possui uma malha deformada, decorrência do processo histórico de desenvolvimento e das próprias condicionantes do terreno. Uma característica

deste tipo de malha é que com ela são criadas diferenciações locais, distinguindo uns espaços de outros. Isto propicia aos habitantes a possibilidade do desenvolvimento das suas próprias conexões entre as partes em uma lógica coerente. Esta possibilidade de criar conexões individualmente gera um envolvimento maior e, até mesmo, facilita a identificação das pessoas com o espaço.

Os dois Parques públicos estudados se inserem nesta malha deformada de Porto Alegre em situações estratégicas de acomodação de ruas, pois estas se desenvolvem em ângulos diferentes devido à organização em leque das principais vias que estruturam a cidade. Ainda sobre a vinculação dos Parques com a cidade, a análise do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, como já foi visto, os insere na parcela mais consolidada do município, ou seja, a região melhor provida de serviços, de infra-estrutura, maior diversidade de usos, com as mais altas densidades, e, além disso, onde se encontra as mais importantes áreas comerciais, equipamentos públicos especiais e marcos estruturadores da paisagem.

Analisando o primeiro elemento que compõe a urbanidade, a condição global e a relação dos Parques com a malha urbana, foram avaliadas no corpo do trabalho a Conectividade e a Integração Global. No primeiro constatou-se que o entorno dos dois Parques apresenta bons índices, ou seja, estão entre as áreas mais conectadas da malha urbana. A integração global também os insere em situação privilegiada, ou seja, muito bem integrados à cidade e ao seu próprio entorno. Estas análises demonstram que os dois Parques estão em uma situação urbana em que podem ser acessados facilmente desde diversas partes do sistema de vias.

Quanto à imagem ambiental, as áreas de abrangência dos Parques possuem uma estrutura que propicia boa inteligibilidade. Isto se percebe com a identificação de pontos nodais bem articulados com o entorno, facilitando integração espacial, e com a variedade de marcos reforçando a estrutura e criando referenciais. A conexão destes “objetos” com o observador se dá através do seu uso como referência e também pela questão simbólica. Entre os objetos a conexão também é temática e orienta as pessoas em termos de referenciais importantes na paisagem.

Tratando sobre o conceito de Conteúdo proposto por Cullen (1983), vemos que esta categoria de análise tem uma ligação com a própria constituição da cidade e todas as características que a individualizam, tais como cor, textura, estilo, etc. Em relação à paisagem dos Parques as vias e as suas inserções urbanas criam individualizações, fortalecendo seus limites e ocasionando a justaposição de paisagens: lazer com intensa vegetação, ocupação com edificações e a predominância de pavimentação.

Na condição Global se percebe que o desenvolvimento urbano, em sua vertente histórica, e decorrente continuidade do tecido, agrega, e, de certa forma, justifica todas as outras categorias analíticas. Ingredientes históricos que deixam suas marcas no território ao responder a uma série de fatores, dentre eles a implantação no terreno com motivação bélica, suas primeiras vias adaptadas a topografia, conectando, abastecendo a cidade, sendo abastecida por outras regiões, e movimentando suas economias, e, além disso, acontecimentos como a Revolução Farroupilha, que ajudaram a adensar a área central, os equipamentos de lazer e até mesmo festividades que serviram como atratores e ajudaram a desenvolver e certas regiões. Todos estes

acontecimentos, além de todos os condicionantes já analisados, podem ser considerados, em termos globais, ingredientes que propiciam o desenvolvimento da urbanidade nos Parques estudados.

Reforçando tais constatações sobre a história, no estudo da malha urbana é interessante observar como ela foi sendo tramada e como se desenvolveu através do tempo. O registro deste processo pode ser verificado através dos mapas históricos e, baseado neles, do desenvolvimento dos mapas axiais, ou seja, o processo demonstrará como a malha urbana foi “incorporando” os Parques.

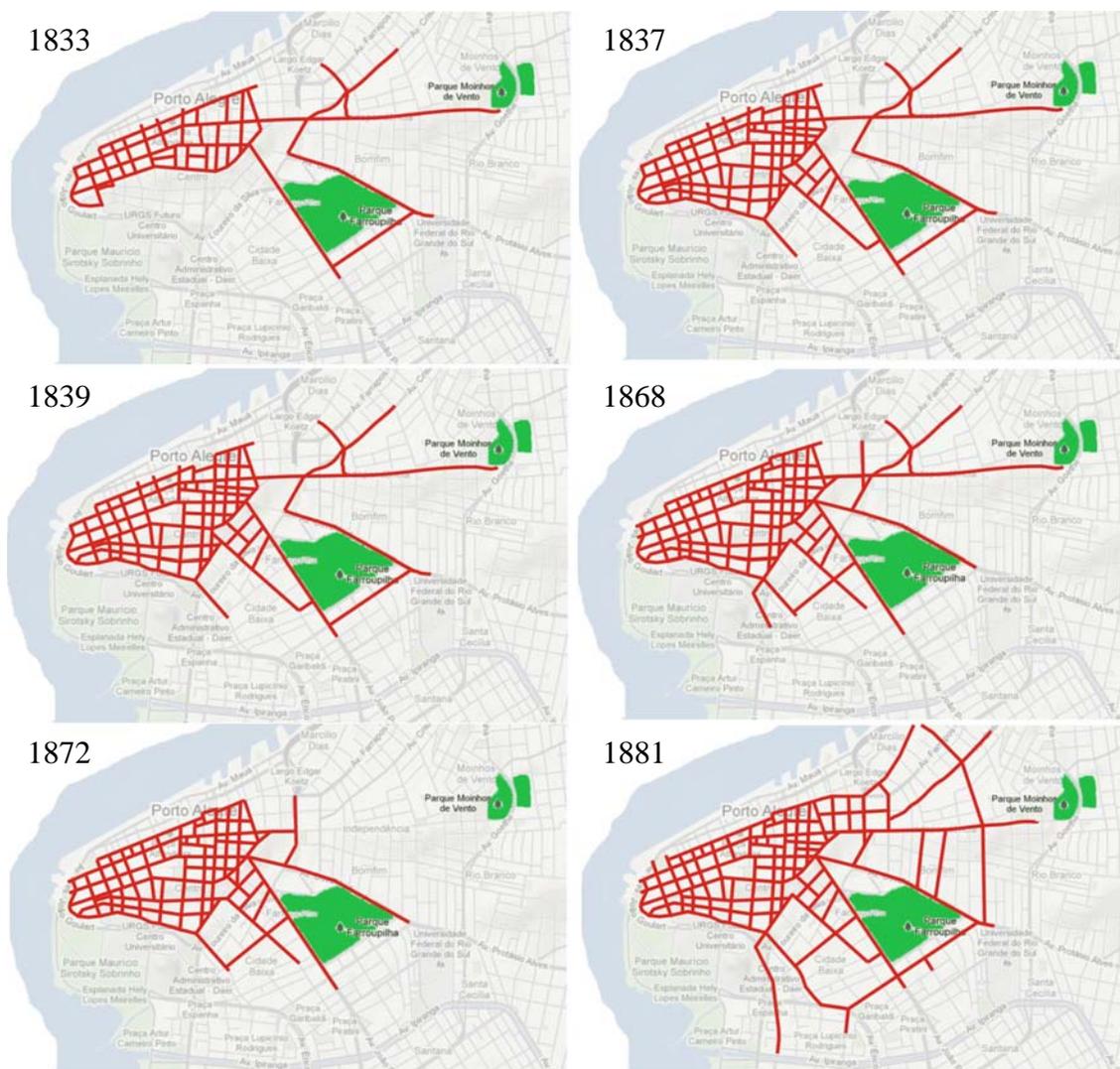


Figura 87 – Mapas Axiais históricos, 1833 a 1881
Fonte: autor

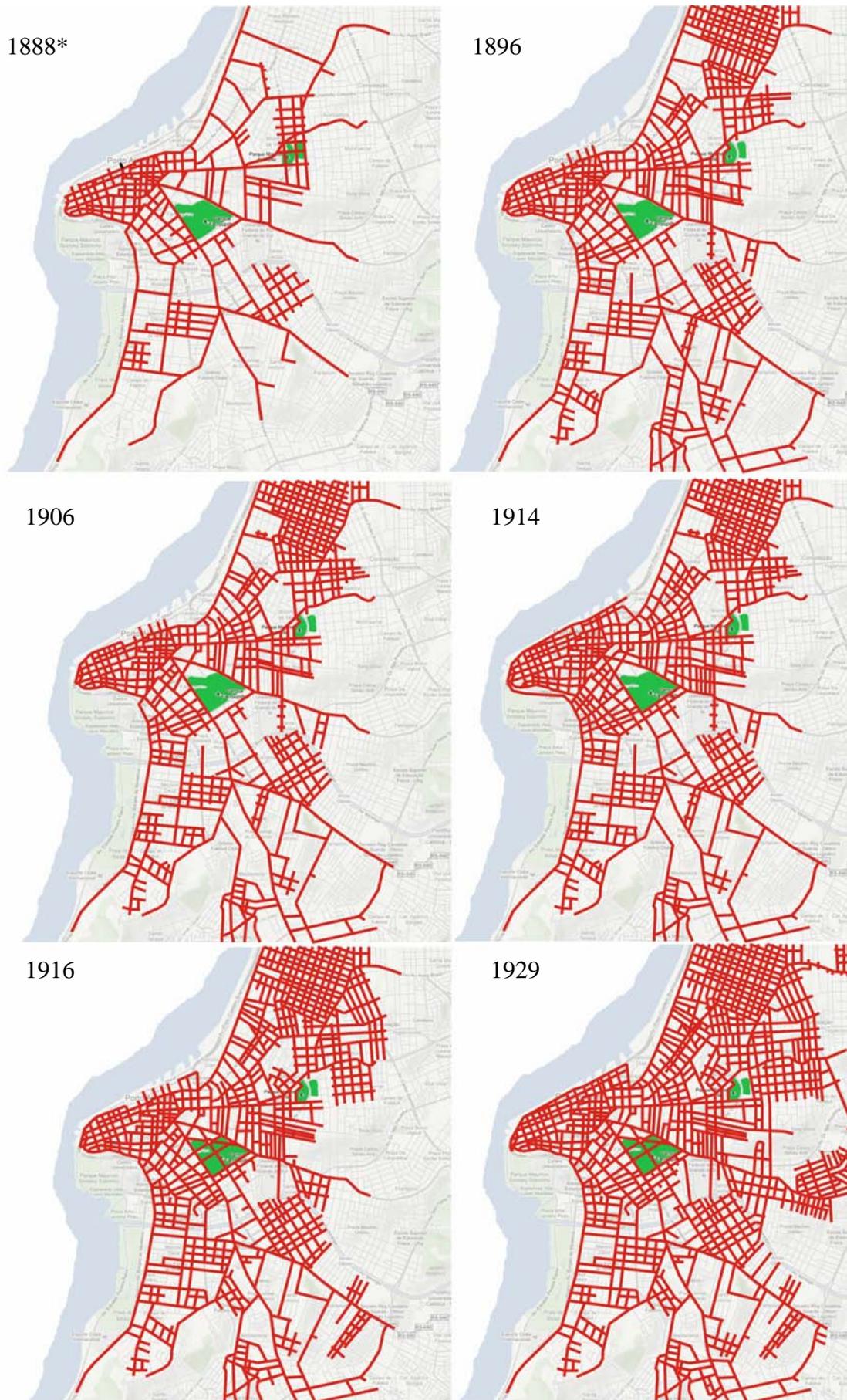


Figura 88 – Mapas Axiais históricos, 1833 a 1896

Fonte: autor

* o mapa de 1888 apresenta malha urbana internamente ao Parque Moinhos de Vento porque, apesar de não existir, a cartografia da época especulava sobre tal ocupação.

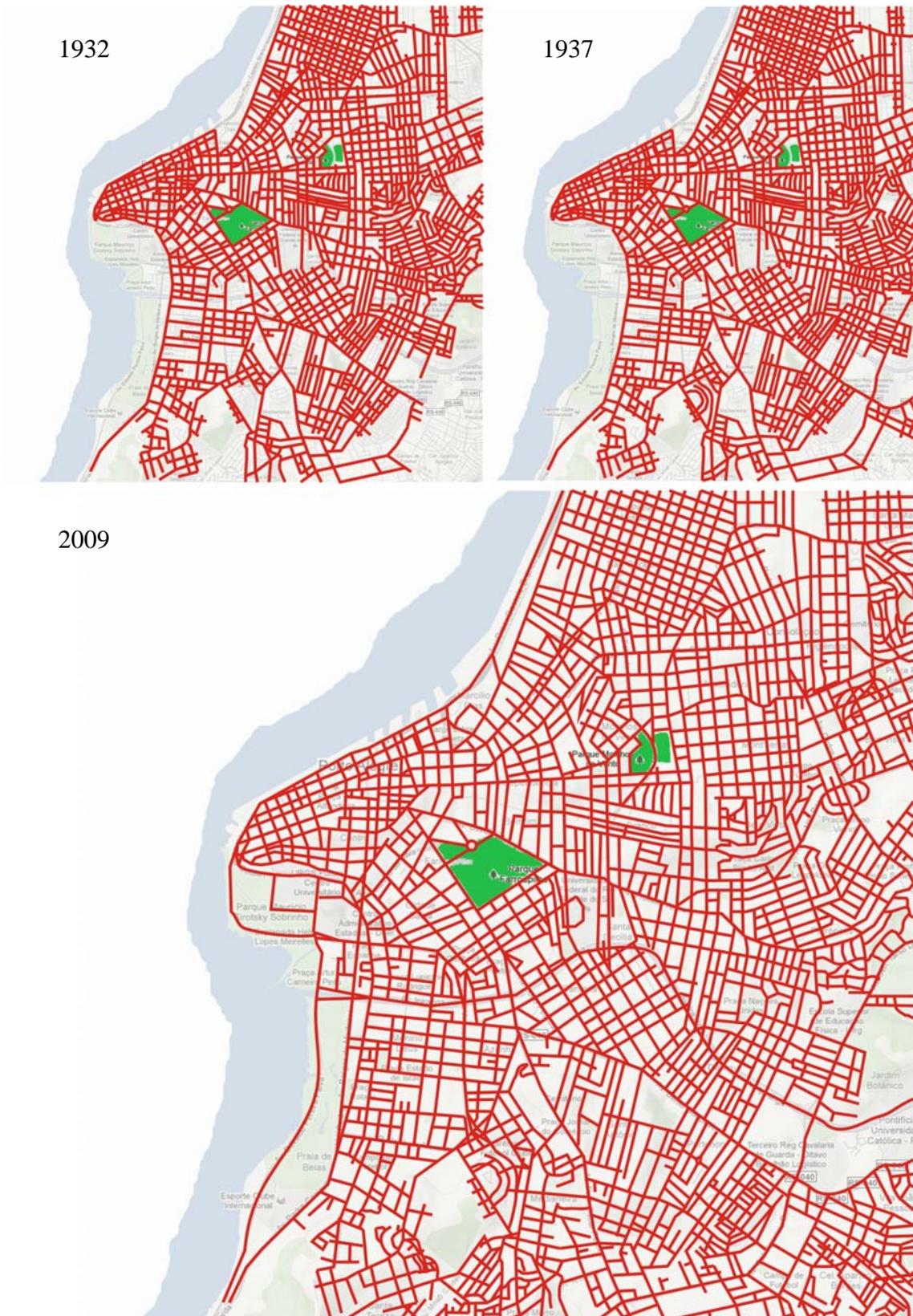


Figura 89 – Mapas Axiais históricos, 1932 a 2009
Fonte: autor

Os mapas axiais históricos indicam que em 1881 fecha-se um anel urbano no entorno do Parque Farroupilha, ou seja, este não poderia ser considerado mais como uma área periférica. Um dos grandes responsáveis por este fato foi a implantação do colégio militar, que serviu como um dos atratores urbanos para a borda que ainda faltava consolidar.

A análise ainda indica que o mapa de 1888, enquanto coloca o Parque Farroupilha no centro geométrico da cidade (embora ainda de ocupação esparsa), começa a incorporar em sua borda a área do Parque Moinhos de Vento, que seria completamente cercada pelas vias apenas em 1929. Sobre este mapa e o próximo, 1932, o que se verifica é um avanço muito significativo na estruturação das vias que ainda ocorriam de forma esparsa no entorno do Parque Moinhos de Vento. Um salto que praticamente consolidou a ocupação da área atualmente mais urbanizada da cidade, isto se percebe na comparação deste com o mapa de 2009.

Para avaliar o segundo elemento que compõe a urbanidade, ou a Condição Local, a ordem dos referenciais teóricos abordados anteriormente foi mantida, porém, como ponto de partida, e limitação espacial, foi utilizado a área de abrangência definida pela ambiência dos Parques e sua permanência no seu entorno imediato.

Os Parques e suas áreas de abrangência, seguindo o que ocorreu na configuração global, são bem conectados e integrados. Ambos possuem as bordas servindo de ligação entre eles e o entorno, e entre as próprias vias principais. Esta integração ocorre de tal forma que se percebeu que as áreas de abrangência são compostas mais por pontos de costura, e gradual perda de

força, do que limites precisos e claramente identificáveis.

O que se observa entre os dois Parques é uma diferenciação dada pela configuração que possuem. O Parque Farroupilha se articula de uma maneira muito mais plena com o entorno porque todas as suas faces são a ele vinculadas, criando permeabilidade visual e de percurso, além disso, fortalecendo esta observação, ainda temos as bordas maiores do Parque como maiores responsáveis por este papel. O Parque Moinhos de Vento, apesar de possuir a área de abrangência bem conectada, não se integra plenamente com seu entorno, mesmo que ainda se faça presente através de sua ambiência. Isto ocorre porque a vinculação com as vias mais integradas do sistema acontece através de suas menores faces, e, além disso, seus lados maiores são conectados, respectivamente, em uma via local, e precariamente com outra via que, apesar de integrada a área de abrangência, tem apenas duas conexões pontuais. Como já foi visto, esta face tem grande parte contígua a fundos de lotes.

Estas constatações se refletem nos resultados, pois, um bom índice de conectividade propicia condições importantes na geração da co-presença, e que reflete o seu uso através das linhas de movimento, ou seja, locais mais integrados são efetivamente os mais seguros, e os mais freqüentados dos Parques.

Seguindo a análise, voltaremos à reflexão sobre os elementos estudados à luz da teoria de Lynch (1997). Na questão da identidade, podemos identificar a individualidade que cada Parque foi conquistando em relação à cidade, que não deixa de se vincular a sua própria individualidade, e às próprias regiões que ocupam. O Parque Farroupilha e o Parque Moinhos de

Vento se conectam as vias estruturadoras urbanas e delas são resultantes. Isto acaba impregnando estes espaços de significados e relações vistas pelas pessoas que convivem com eles, pois as próprias vias possuem uma identidade forte, tanto globalmente como localmente. Neste sentido cabe a afirmação de Lynch:

“As vias, a rede de linhas habituais ou potenciais de deslocamento através do complexo urbano são os meios mais poderosos pelo qual o todo pode ser ordenado. As vias principais devem ter alguma qualidade singular que as diferencie dos canais de circulação circundantes [...]” (LYNCH, 1997, p.106)

Esta qualidade singular mencionada pelo autor aparece exemplificada nas Palmeiras da Califórnia da Av. Osvaldo Aranha, nos casarões da Av. Independência, no declive acentuado da Rua Mostardeiro, etc., itens estes já tratados com mais detalhes durante o trabalho. Ainda sobre estas vias, outro fator que fortalece a identidade é a direção clara que possuem. Se cruzarmos esta informação com as análises dos mapas axiais veremos uma confluência, pois as linhas mais conectadas são as que ligam os Parques com a malha urbana. Resumidamente, o fortalecimento das áreas no entorno imediato dos Parques também ajuda a fortalecer a identidade dos próprios Parques uma vez que existe a vinculação dada pela própria ambiência.

Ainda nesta linha de análise podemos notar que, guardadas as proporções da cada Parque, estes e suas respectivas áreas de abrangência, possuem elementos marcantes na estruturação e individualização da sua própria paisagem. Dentre eles temos o Colégio Militar, os prédios da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, a Hidráulica Moinhos de Vento, a “calçada da fama”, e, inseridos nos próprios Parques, o Monumento ao Expedicionário com seu arco duplo muito singular, e o Moinho de Vento, hoje

biblioteca, citando apenas alguns dentre tantos mostrados no decorrer da pesquisa.

Aproximando o observador do espaço estudado, vemos que a questão do local, proposta por Cullen, surge nos dois Parques.

“Esta reação à nossa posição no espaço, ou melhor, “Estou Aqui”, ou “Vou Entrar Ali”, ou ainda, “Vou sair daqui”, mostra claramente que ao postular-se a existência de um Aqui, se pressupõe automaticamente a de um Além, pois não se pode conceber um sem o outro” (CULLEN, 1983, p.12)

Trazendo a afirmação do autor para os estudos de caso, podemos perceber uma organização espacial que permite a identificação dos lugares internos a eles, ou melhor, espaços individualizados por algum motivo (posição, organização do mobiliário ou vegetação, tema, etc.), mas que possuem integração visual e unidade com o próprio Parque, permitindo este “Estou Aqui” e o “Vou Entrar Ali”. Ao mesmo tempo, os marcos identificados nas áreas de abrangência, citados anteriormente, também permitem a orientação em um entorno maior, ou um “Vou Sair Daqui”, pois temos a referência para onde ir.

Se compararmos a deriva feita nos dois parques com suas propostas projetuais, podemos ver que as estratégias de projeto se refletem diretamente nos caminhos percorridos. O seu uso intenso também possui relação com o eficiente zoneamento de suas atividades, o que acaba gerando percursos interessantes, perspectivas, tensões visuais, variedade de experiências espaciais e diversas possibilidades de encaminhamentos.

Na Condição Local também detectamos uma amarração dada pelo tempo e pelas pessoas, a exemplo do que também ocorre na condição global. O Tempo vai ser o responsável pela consolidação dos itens anteriores, tanto na integração dos Parques com o entorno, quanto das próprias especificidades

locais (individualização dos espaços), colaborando assim com a estruturação da paisagem, ou seja, na geração de possibilidades espaciais. Neste processo, as pessoas entram em cena como os agentes desta costura através do uso dos espaços cotidianamente, ou seja, o convívio propiciado pelo tempo.

O terceiro elemento que compõe a urbanidade, ou a condição vinculada a Arquitetura em relação direta entre o público e privado, e entre as barreiras e as passagens, traz o usuário para sua escala cotidiana. Este item aproxima finalmente este usuário da subjetividade que fica impregnada nos espaços.

Se olharmos o espaço através da análise proposta pela Sintaxe Espacial, o entendimento da lógica espacial dos dois Parques pode ter sido uma das chaves do sucesso como espaço público. Este entendimento, porém, não surge através da força dos planejadores urbanos, e sim por uma espécie de construção da própria cidade, como vimos na trajetória dos Parques. Uma construção do tempo e da história. Esta constatação vai ao encontro do que coloca Hillier et. al.(1983, p,49), ao afirmar que os projetistas não entendem a lógica espacial das cidade e não conseguem, assim, desenvolver um adequado entendimento de suas conseqüências sociais.

Os resultados da pesquisa também indicam e se alinham com outra constatação de Hillier et. al. (1983). Nela os autores comentam que:

“[...] Nossas pesquisas mostraram que a organização espacial – acima e além de qualquer efeito devido a localização de equipamentos urbanos e densidade populacional – tem o efeito crucial na maneira em que as pessoas se movem através da área urbana, e, portanto, na maneira com as pessoas tornam-se automaticamente conscientes uns dos outros.” (HILLIER et. al. (1983)

Os Parques são grandes geradores de urbanidade e, naturalmente, de

comunidades virtuais. Neste caso, como explicam os autores citados, são produtos da organização do espaço em larga escala, ou seja, da condição global. Essa constatação é complementada pelas observações na dimensão espacial, mas não fala sobre as motivações destes no território.

Ao relacionar Habitantes e Estranhos Hillier et. al. (1983) explicam que a presença dos últimos em um espaço representa um importante papel no policiamento e vigilância de um território. Vendo por este ponto, os habitantes policiam os visitantes e esses policiam os espaços, o que gera um controle automático desses. Esta relação está profundamente ligada, influenciada, pela organização dos espaços em sua axialidade e convexidade, facilitando ou não a presença de visitantes, estranhos, no local. Esta questão também pode ser influenciada pela distância das edificações com o espaço público.

Aplicando estas noções aos Parques podemos verificar que as dimensões destes trazem correspondências diretas com o que foi explicado por Hillier et. al. (1983). O Parque Farroupilha, através da observação do seu uso, traz a sensação segurança no Parque inteiro apenas nos finais de semana, ou seja, quando os visitantes estão utilizando-o em toda a extensão. Isto não ocorre nos dias de semana, nos quais apenas as rotas com visuais mais abertas, ou movimentadas por visitantes são mais procuradas. Um Parque com a profundidade, dimensões, do Farroupilha, distancia certos locais das edificações, da interface com os prédios, o que também ajuda a reforçar esta sensação. Já o Parque Moinhos de Vento, por ser menor, menos profundo, e mais conectado visualmente com as edificações, apresenta maior segurança. Esta segurança também é propiciada pela maior vigilância dos habitantes.

Percebemos, enfim, que a maior utilização, ou preferência por

determinados locais nos Parques tende a ser explicada pelas conexões destes com o entorno e sua visibilidade, nos quais a questão da segurança, tanto física, quanto de orientação espacial, se torna determinante. Pessoas sozinhas preferem locais mais movimentados, e pequenos grupos preferem os locais menos conectados no sistema de vias internas, porém, ambos procuram a ligação visual com as áreas mais conectadas do sistema. Nesta constatação não se pode deixar de lado também a relação simbólica das pessoas com o espaço, que também determina, entre as diversas possibilidades de posicionamento nos próprios Parques, qual fica sendo a escolhida.

Trazendo agora a análise da imagem ambiental fica demonstrado o significado dos elementos propostos por Lynch na legibilidade urbana, e a sua influência nas pessoas. O que podemos verificar nos Parques é a relação de simbolismo existente nos marcos, principalmente. Porém, os símbolos representados quase sempre fazem referência a momentos históricos da cidade (Moinho de Vento), do Estado (Revolução Farroupilha) e nacionais (Monumento ao Expedicionário e Monumento à Castelo Branco), além de pequenas estátuas e placas comemorativas que também retratam esta vinculação. Em termos práticos eles auxiliam na orientação e na imagem ambiental dos Parques, e em termos simbólicos aproximam as pessoas de uma forma mais emocional.

A vinculação emocional fica mais reforçada se analisarmos o ponto de vista de Cullen (1983) uma vez que uma de suas premissas é que um ambiente deve ser capaz de gerar emoções. Estas vêm à tona com os signos que estes elementos representam, evocando lembranças de determinadas épocas históricas e momentos vividos naqueles locais. A Visão Serial, tendo como

base o observador percorrendo o espaço, acaba, então, sendo a responsável por indicar e direcionar para esta constatação.

O percurso gerado na deriva nos dois casos, e analisado com base da visão serial, foi vinculado a elementos inseridos nos Parques que, por um motivo ou outro, acabaram direcionando este visitante hipotético por determinados lugares. Neste caso podemos deixar um questionamento. Se o espaço é capaz de gerar emoções e estas estão relacionadas com a subjetividade de cada pessoa, se o caminho for percorrido por pessoas diferentes teremos percursos também diferentes? Questionamento complexo, mas talvez a resposta esteja vinculada a história, ao tempo, as pessoas. Neste caso talvez possamos ter percursos similares sim, mas dentro de grupos pequenos que compartilharam ou ainda compartilham visões, posicionamentos, ambientes, épocas, ou sentimentos comuns com relação aos espaços. Neste caso, quando mais forte for o elemento mais pessoas serão para ele direcionadas.

Olhando mais atentamente para a história em termos locais, se percebe a sua atuação juntamente com o tempo. Este tempo deixou seus registros nos Parques que, por sua vez, foram sendo construídos juntamente com a malha da cidade através das materializações urbanas e arquitetônicas de determinado momento histórico, estilístico, social, político, etc. Uma construção coletiva que forma paulatinamente os signos e faz com que estes se incorporem na vida da cidade e de cada um de seus habitantes. A cidade como arquitetura construída pelo tempo e pelas pessoas, mas não de forma estanque, e sim, com a possibilidade de mudanças, novidades que refletem sua época, ou simplesmente um apagamento físico que deixa rastros apenas

na memória, ou nos traçados dos locais, como a Arena de Touros, o Velódromo no Parque Farroupilha ou o Hipódromo do Moinhos de Vento.

Concluindo a pesquisa, se percebe que as três categorias analíticas que determinam a Urbanidade, Condição Global, Condição Local e a Condição vinculada a arquitetura e a sua relação com o espaço público e privado, são plenamente atendidas tanto no Parque Farroupilha quanto no Parque Moinhos de Vento, apesar deste último apresentar problemas com a segunda condição, o que traz conseqüências para a urbanidade em um dos seus lados.

Esta Urbanidade pode ser vivida intensamente no cotidiano destes locais e na forma como as pessoas se apropriam desses. Uma apropriação que extrapola a simples ocupação espacial, ela também significa uma apropriação simbólica ligada à vida dos habitantes da cidade como um todo, gerando assim, uma sensação de pertencimento que se vincula com a noção de se perceber como portoalegrense e até mesmo, de forma indireta, como gaúcho e brasileiro. Trata-se, no final, de uma urbanidade nossa.



Figura 90 – Parque Farroupilha, uso dos espaços.
Fonte: Autor, 2009



Figura 91 – Parque Moinhos de Vento, uso dos espaços.
Fonte: autor, 2010



Não se procurou aqui defender que o sucesso da urbanidade de todos os Parques públicos tenha que necessariamente atender plenamente as três condições aqui estudadas, porém, talvez em pesquisas em outros Parques com intensa urbanidade no cenário nacional, ou até mesmo internacional, também fique indicada esta confluência de fatores. Os Parques Públicos, em sua essência, deveriam possuir a Urbanidade, mas provavelmente pela inexistência de alguma das condições não consigam atingi-la plenamente.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Douglas Vieira de. Espaço, corpo e movimento: notas sobre a pesquisa da espacialidade na arquitetura. **Arqtexto** (UFRGS), Porto Alegre, n.8, p.74-95, 2ºsem. 2006.

_____, Douglas Vieira de. Urbanidade e segregação espacial: derivas pelo centro da cidade do Rio de Janeiro. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 1., 2010, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: UFRJ, 2010.

_____, Douglas Vieira de. Urbanidade e estrutura espacial. **Cadernos do PROARQ** (UFRJ), v. 15, p. 57-67, 2011.

BENÉVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. 4 ed. São Paulo: perspectiva, 2005.

BISSÓN, Carlos Augusto. **Moinhos de Vento**: histórias de um bairro de Porto Alegre. Porto Alegre: Ed. Da cidade, 2008.

BRANCHETTI, Fabiano Aiub. **Vida material e economia da Porto Alegre oitocentista**. 2007. Dissertação (Mestrado em História com ênfase em arqueologia). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Contagem da População 2007**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007>> - Acesso em: março de 2010.

CARVALHO, Ana Paula Comin de; WEIMER, Rodrigo. (org). **Família Silva: resistência negra no bairro Três Figueiras**. Laudo antropológico e histórico de reconhecimento da comunidade remanescente de quilombo Família Silva. Relatório Técnico da pesquisa, Núcleo de Antropologia e Cidadania da UFRGS, Porto Alegre, [200-]. Disponível em: < <http://www.ufrgs.br/naci/>>. Acesso em: 10, mai. 2010

COMAS, Carlos Eduardo Dias. **Precisões brasileiras**: sobre um estado passado da arquitetura e urbanismo modernos. 2002. Tese (doutorado). Universidade de Paris 8, Paris.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 1983.

Da LUZ, Luiz Fernando; OLIVEIRA, Ana Rosa de. Lazer e cidadania, Parque Farroupilha. **AU. Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, v.92, p.69-72, 2000.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

FIALHO, Daniela Marzola. Uma leitura sensível da cidade: a cartografia urbana. In: **Nuevo Mundo Mundos Nuevos**. Coloquios, 2007. Disponível em: <http://nuevomundo.revues.org/index3698.html>. Acesso em: março de 2010.

FIGUEIREDO, Lucas, 2005, **Mindwalk 1.0 – Space Syntax software**, Laboratório de Estudos Avançados de Arquitetura – LA², Universidade Federal de Pernambuco, Recife. Disponível em: HTTP://mindwalk.com.br/papers/figueiredo_2005/space_syntax_software_pt.pdf

FRANCO, Sergio da Costa. **Porto Alegre: guia histórico**. Porto Alegre: UFRGS, 1988

_____, Sergio da Costa. **Gente e espaços de Porto Alegre**. Porto Alegre: UFRGS, 2000

FREITAS, Ubiratã Ferreira. 1892, da Marajó a Revolução Federalista. In: **WebArtigos.com – Publicação de artigos e textos**, Publicado em 28/10/2008. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/articles/10542/1/1892-da-Marajo-a-Revolucao-Federalista/-pagina1.html>>. Acesso em: 05, mai. 2010.

FROTA, José Artur D'aló. **Catálogo Exposição Centenário Farroupilha**. Porto Alegre: UFRGS, 1999

GOITIA, Fernando Chueca. **Breve História do Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 1982

HILLIER, Bill; HANSON, Julienne; PEONIS, John; HUDSON, John; BURDETT, Richard. Space Syntax: A different urban perspective. In **The Architects Journal**. Nov 1983, p.48-63

HANSON, Julienne; HILLIER, Bill. **The Social Logic of Space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

_____, Bill. **Space is the Machine**. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

HOAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

HOLANDA, Frederico de. **O Espaço de Exceção**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2002.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e desenho da cidade**. 3.ed.. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LOW, Setha M.; SCHELD, Suzzane; TAPLIN, Dana. **Rethinking Urban Parks: public space and cultural diversity**. AUSTIN: University of Texas Press, 2005.

LYNCH, Kevin. **A imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997

LUCCAS, Luis Henrique Haas. **Arquitetura Moderna Brasileira em Porto Alegre: sob o mito do gênio artístico nacional**. 2004. Tese (doutorado). PROPARG/UFRGS, Porto Alegre.

LUPFER, Gilbert; PAUL, Jürgen; SIGEL, Paul. **Aldo Rossi (1931-1997): L'architettura della città**. In: Teoria da arquitetura: do renascimento até nossos dias. Lisboa: Taschen, 2006.

MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre: origem e crescimento**. Porto Alegre: SMEC, 1982

_____, Francisco Riopardense de. **História de Porto Alegre**. Porto Alegre: Editora da Universidade – UFRGS, 1993

_____, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre: aspectos culturais**. Porto Alegre: SMEC/Div. de Cultura, 1982

MEDEIROS, Laudelino T. **A escola militar de Porto Alegre**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1992.

MONEO, Rafael. **Inquietação teórica e estratégia projetual**. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

MONTANER, Josep Maria. **Arquitectura y crítica**. Barcelona: Gustavo Gili, 1999a.

_____, Josep Maria. **Después del movimiento moderno: arquitectura de la segunda mitad del siglo**. 4ª ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1999b.

MONTEIRO, Charles. **Porto Alegre urbanização e modernidade: a construção social do espaço urbano**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

NASCIMENTO, Mara Regina do. **Sobre os trilhos do bonde, os caminhos de uma cidade brasileira**. 1996, 277 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

LUZ, Luiz Fernando da.; OLIVEIRA, Ana Rosa de. Lazer e Cidadania. **AU Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, ano 16, nº92, p.69-72, out/nov. 2000.

PESAVENTO, Sandra. **Memórias de Porto Alegre**. 2 ed. Porto Alegre: UFRGS, 1999

PORTO ALEGRE. Secretaria do Planejamento Municipal. **Criação e História dos Bairros**. Disponível em:
<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?p_secao=128> Acesso em:

março de 2010.

PORTO ALEGRE. Lei Complementar 434 de 1º de dezembro de 1999 . Dispõe sobre o desenvolvimento urbano no município de Porto Alegre, institui o Plano de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre e dá outras providências. **Diário Oficial de Porto Alegre**, Porto Alegre, dez/1999. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/usu_doc/lei_434_integra_atualizada_out_2010.pdf>

RHODEN, Luiz Fernando. As primeiras posturas municipais de Porto Alegre. **Revista Pindorama do Laboratório de Estudos e Pesquisas de Arte Colonial da UFRGS**, Porto Alegre, n.1, [200-]. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/artecolonial/pindorama>>. Acesso em: mar. 2010

FONSECA, Ricardo Franco da; ROZANO, Mario (org). **Histórias de Porto Alegre: Jockey Club**. Porto Alegre: Nova Prova, 2005.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001

SAINT-HILAIRE. Auguste de. **Viagem ao Rio Grande do Sul**. 2ºed. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1987.

SEGAWA. Hugo. **Ao amor do público: jardins do Brasil**. São Paulo: Estúdio Nobel, 1996.

SERPA, Ângelo. **O espaço público na sociedade contemporânea**. Rio de Janeiro: Contexto, 2007.

SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. 2º Ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007

_____, Célia Ferraz de. **O plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: da concepção às permanências**. 2004. Tese (Doutorado). FAUUSP, São Paulo.

SPALDING, Walter. **Pequena história de Porto Alegre**. Porto Alegre: Sulina, 1967.

Zero Hora. **História ilustrada de Porto Alegre**. Publicado em fascículos. Porto Alegre: Já Editores, 1997.